



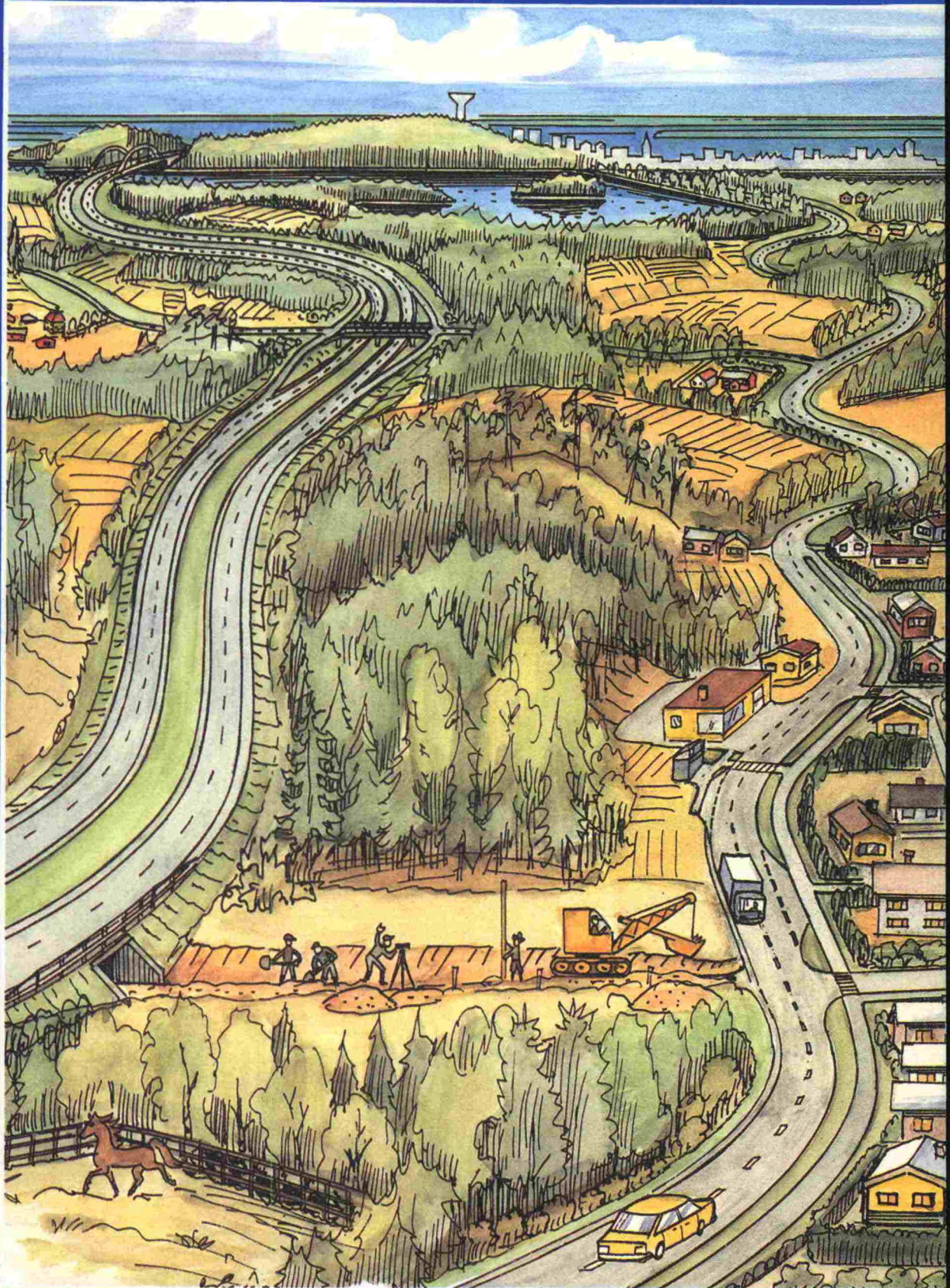
Tielaitos



Pirkanmaan
liitto

1994

Pirkanmaan tieverkon kehittämissuunnitelma

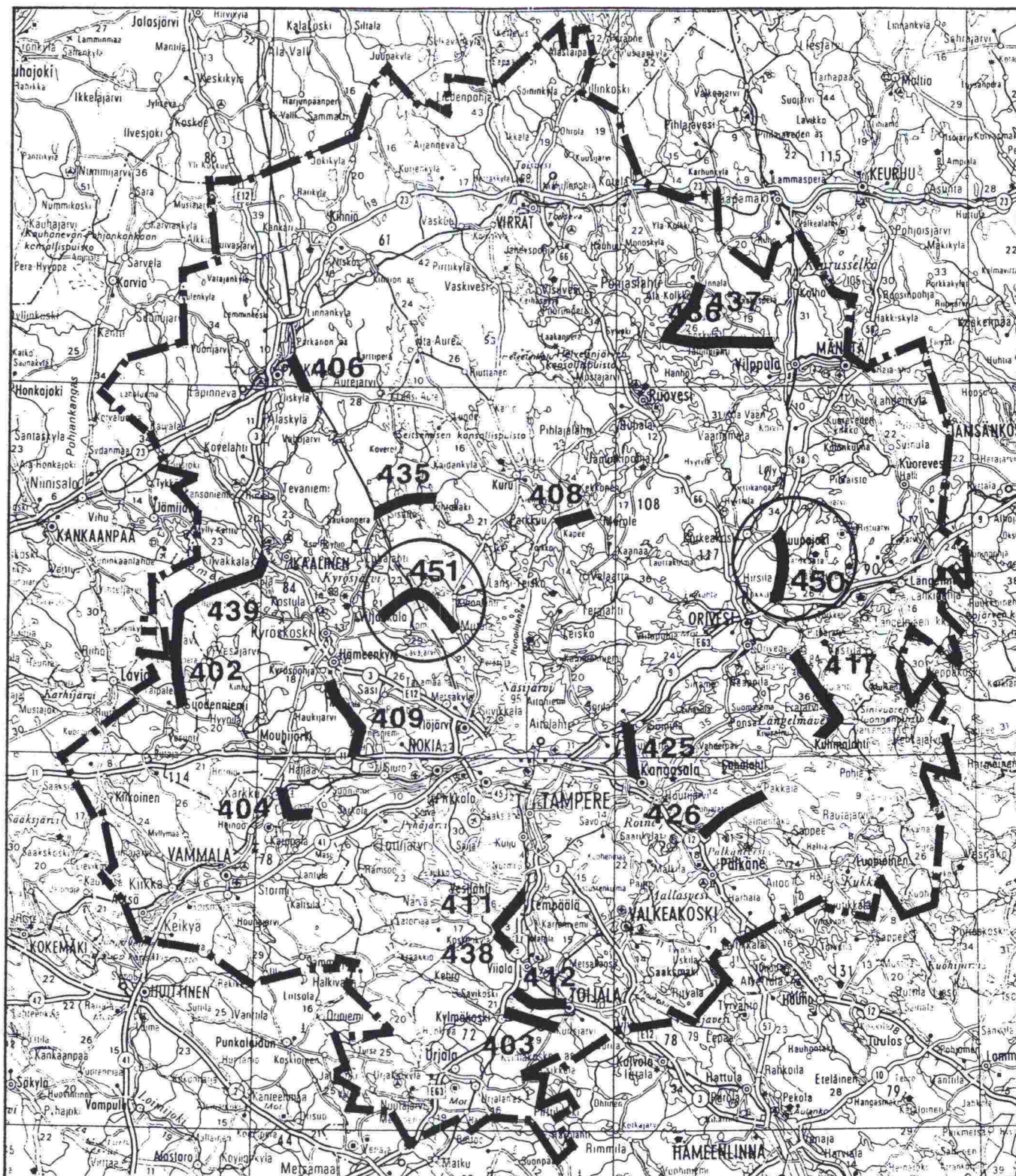


Hämeen tiepiiri
Turun tiepiiri
Pirkanmaan liitto
Suunnittelukeskus Oy

SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ	Sivu 3
ALKUSANAT	Sivu 5
1. LÄHTÖKOHDAT	Sivu 6
1.1 Ohjelman tarkoitus	
1.2 Taustatiedot	
1.3 Liittyminen muihin suunnitelmiin	
2. TAVOITEASETTELU	Sivu 14
2.1 Toimintaympäristö	
2.2 Maakunnan kehittämisen tavoitteet	
2.3 Tiestön kehittämisen tavoitteet	
2.4 Kehittämisen painotusvaihtoehdot	
3. KEHITTÄMISSUUNNITELMA	Sivu 16
3.1 Tavoiteverkko	
3.2 Hankelistojen muodostaminen	
3.3 Kehittämissuunnitelma	
4. VAIKUTUSTARKASTELU	Sivu 30
4.1 Vaikutusten kohdentuminen	
4.2 Rahoitustarpeet	
5. JATKOTOIMENPITEET	Sivu 33
5.1 Suunnitelman käsittely	
5.2 Jatkosuunnittelu	
LIITTEET	Painotusvaihtoehtojen "tehokkuus, ympäristö ja tasapaino" kuvaukset Hankekortti, sisältö ja esitystapa Arviointilomake, sisältö ja esitystapa





LISÄYS YHDYSTIEHANKKEISIIN

- 450** **Mt 3413** **Kokkola–Juupajoki, Juupajoki, 6,0 Mmk**
 III Kiireellisyysluokka (v. 2000–2004)
- 451** **Mt 2771** **Hirvilahti–Kyrönlahti, Viljakkala, 9,5 Mmk**
 II Kiireellisyysluokka (v. 1996–2000)

TIIVISTELMÄ

LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

Pirkanmaalle, Suomen väestöltään toiseksi suurimmalle maakunnalle liikenneyhteydet ovat ensiarvoisen tärkeitä. Toimivan ja tehokkaan tieverkon merkitystä korostavat alueen sisämaan sijainti ja sujuvia kuljetusyhteyksiä tarvitsevan teollisuuden voimakas rooli maakunnassa.

Uusi maakuntien omaa kehittämisvastuuta korostava aluepoliittinen lainsäädäntö tuli voimaan vuoden 1994 alussa. Uuden lain hyödyntäminen edellyttää maakunnan kuntien, liiton ja valtion aluehallinnon kiinteätä ja yhteiseen kehittämisstrategiaan perustuvaa yhteistyötä. Uusi ohjelmaperusteinen aluepolitiikka ja sujuvien tieyhteyksien tärkeys Pirkanmaalle ovatkin perusteina tämän suunnittelutyön käynnistämiselle.

Tieverkon kehittämissuunnitelman tavoitteellisinä lähtökohtina ovat olleet maakunnan yhteisesti hyväksytyt kehittämisen painopisteet, valtiovallan yleiset valtakunnalliset maankäytön ja liikenteen kehittämistavoitteet sekä nykyisen tiestön tila ja sen kehittämis- ja parantamistarpeet.

Suunnitelman pohjana on tavoiteverkko, joka perustuu liikenneministeriön ja tielaitoksen päätöksiin sekä seutukaavaan. Siinä on käsitelty tiehankkeita, jotka esiintyvät tielaitoksen tienpidon suunnitelmissa sekä toiminta- ja taloussuunnitelmissa, Pirkanmaan liiton maakunta- ja alueohjelmissa sekä kuntien tiehanke-ehdotuksissa. Tiehankkeet on ryhmitelty hanketyypeittäin valta- ja kantateihin, seututeihin, yhdysteihin ja taajamateihin.

HANKKEIDEN VERTAILU

Hankkeiden keskinäinen vertailu on tehty hanketyypeittäin arvioimalla niiden yhteiskunnalliset, liikenteelliset ja ympäristölliset vaikutukset. Arvioinnin perusteella hankkeille on määritelty vaikutusten painotukset seuraavan kolmi- jaon mukaisesti:

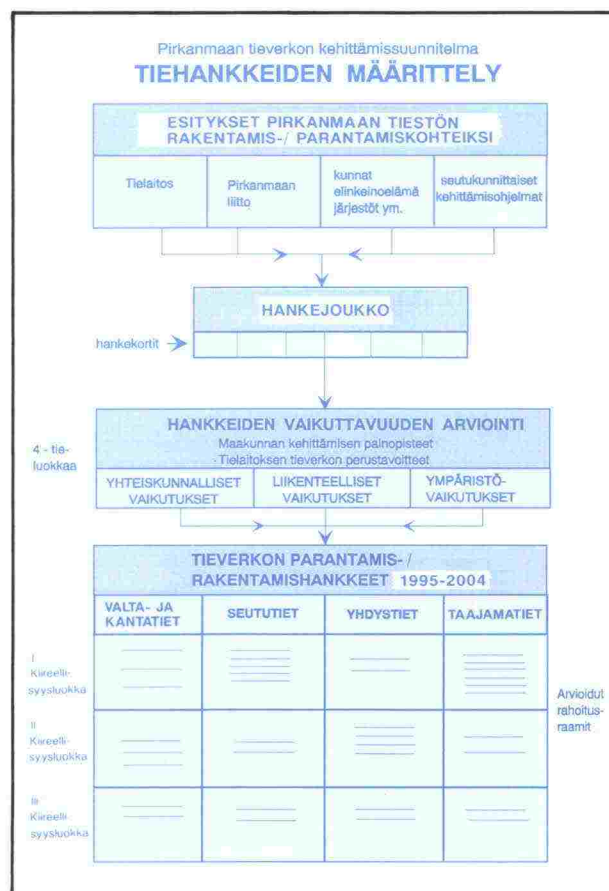
"tehokkuus", jossa painotetaan liikenteen ja elinkeinoelämän kuljetusten toimivuutta, turvallisuutta ja taloudellisuutta

"ympäristö", jossa painotetaan liikenneympäristön kohentamista ja liikennehaittojen torjumista

"tasapaino", jossa painotetaan alueellista tasapuolisuutta tienpidossa

Hankkeet on sijoitettu seuraaviin kiireellisyysluokkiin:

- | | |
|-----|------------------------------|
| I | vuonna 1995 alkavat hankkeet |
| II | vuosina 1996-1999 " |
| III | vuosina 2000-2004 " |



Suunnitteluprosessi

KEHITTÄMISSUUNNITELMA

Valta- ja kantatiet

Valta- ja kantatiehankkeiden kiireellisyysjärjestystä määriteltäessä ovat pääkriteereinä olleet tiejaksojen valtakunnallinen ja maakunnallinen merkitys, elinkeinoelämän kuljetusreitit, liikenteen aiheuttamien ongelmien vähentäminen taajamissa sekä hankkeiden taloudellisuus. Pirkanmaan kannalta tärkeimmät päätiestön kehittämiskohteet ovat pääkaupunki- ja sata-mayhteydet. Euroopan päätietieverkkoon eli ns. TERN-verkkoon Pirkanmaalla kuuluvat valtatiet 3 ja 9 ovat kiireellisimminkin parannettavia valtakunnallisia runkoyhteyksiä. Valta- ja kantatiehankkeet ovat vaikutuksiltaan **"tehokkuus"**-hankkeita, joillakin on lisäksi **"ympäristö"**-painotusta.

Seututiet

Hankkeiden kiireellisyysjärjestys on määritelty pääasiassa liikenteellisin ja ympäristöllisin perustein. Elinkeinojen tukeminen, lähinnä teollisuuden kuljetusten turvaaminen on ollut myös tärkeänä kriteerinä. Lisäksi ohjelmaan on sisällytetty alueellisen kehityksen kannalta merkittäviä, mutta tällä hetkellä vähäliikenteisiä seututeitä. Seututiehankeet ovat yleensä vaikutuksiltaan **"tehokkuus- ja ympäristö"**-hankkeita.

Yhdystiehankeiden kiireellisyysjärjestyksen määrittelyssä on tarkastelunäkökulmana ollut, miten eri tiehankeet parantavat elinkeinojen toimintaedellytyksiä (teollisuuden kuljetukset, matkailu, työmatkaliikenne jne) tai tukevat alueellista tasapuolisuutta. Lähes kaikki yhdystiehankeet ovat vaikutuksiltaan **"tasapaino"**-hankkeita.

Taajamatiet

Taajamakohteet ovat taajamaraitteja, taajaman sisääntulo- ja ohitusteitä, kevyen liikenteen keskustajärjestelyjä sekä myös taajamakohdan liittymäjärjestelyjä. Liikenneturvallisuus ja liikenneympäristön parantaminen ovat olleet keskeisiä arvotuskriteerejä. Taajamahankkeet ovat yleensä vaikutuksiltaan **"ympäristö"**-hankkeita, joillakin kohteilla on myös **"tehokkuus"**-painotusta.

Kehittämisohjelman rahoitustarpeeksi vuosille 1996-2004 on arvioitu yhteensä noin **3200 Mmk**. Rahoitustarve jakautuu seuraavasti:

1995	150 Mmk	
1996-1999	1535 Mmk	(380 Mmk/v)
2000-2004	1490 Mmk	(250 Mmk/v)

JATKOTOIMENPITEET

Pirkanmaan tieverkon kehittämissuunnitelma on jatkossa tiepiirien toimintasuunnitelmien ja maakunnan kehittämissuunnitelmiin sisältyvien tiehankkeiden perustana. Suunnitelma on myös pohjana tehtäessä esityksiä maakunnan tarvitsemasta tierahoituksesta valtion tulo- ja menoarvioon.

Kehittämissuunnitelma käsitellään Pirkanmaan maakuntahallituksessa, esitellään maakunta-valtuustolle ja lähetetään lausunnonle kuntiin. Kehittämissuunnitelma päivitetään vuosittain, lisäksi tehdään valtuustokausittain ohjelmoinnin perusteita koskeva tarkistus.

ALKUSANAT

Pirkanmaan tieverkon kehittämissuunnitelma on laadittu Hämeen tiepiirin toimeksiannosta yhteistyössä Pirkanmaan liiton ja Turun tiepiirin kanssa. Päijät-Hämeen ja Hämeen maakuntiin on samanaikaisesti laadittu vastaavat suunnitelmat. Nämä maakunnittaiset tieverkon kehittämissuunnitelmat ovat laatuaan ensimmäiset Suomessa.

Pirkanmaan tieverkkosuunnittelua on ohjannut hankeryhmä, johon ovat kuuluneet:

Seutusuunnittelujohtaja Pertti Fagerlund
Pirkanmaan liitto (pj)

Toimistoarkkitehti Marita Palokoski
Pirkanmaan liitto

Insinööri Jouko Aaltonen
Pirkanmaan liitto

Tiestöinsinööri Tenho Aarnikko
Hämeen tiepiiri

Diplomi-insinööri Juha Sammallahti
Hämeen tiepiiri

Lisäksi hankeryhmän työskentelyyn on osallistunut

Tiestöinsinööri Esko Isomäki
Turun tiepiiri

Hankeryhmän konsulttina on toiminut Suunnittelukeskus Oy, Tampere, jossa työstä ovat vastanneet toimistopäällikkö Pertti Tamminen, suunnittelupäällikkö Pekka Tuomiranta, arkkitehti Auli Heinävä ja diplomi-insinööri Juha Laakso.

Lisätietoja:

Pertti Fagerlund
Pirkanmaan liitto puh. (931) 2481 111

Tenho Aarnikko
Hämeen tiepiiri puh. (931) 2512 111

Tampereella 31.12.1994

HANKERYHMÄ

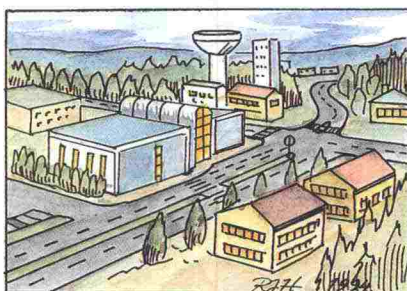
1. LÄHTÖKOHDAT

1.1 OHJELMAN TARKOITUS

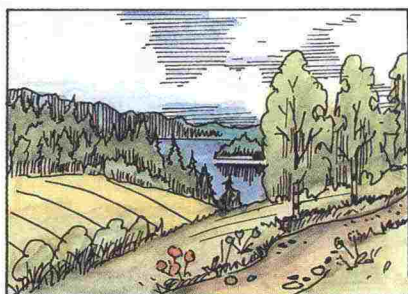
Maakuntien tieverkkoa koskeva suunnittelu ja kehittämistoimenpiteiden ohjelmointi on aikaisemmin tapahtunut erikseen tielaitoksen tiepiireissä ja maakunnallisissa liitoissa. Suunnitelmien ja ohjelmien yhteensovittaminen on hoidettu pääosin lausuntomenettelyllä.

Pirkanmaalla tiestön tavoiteverkkoja on laadittu sekä Hämeen ja Turun tiepiireissä että maakunnallisessa liitossa. Tavoiteverkot ovat josain määrin eronneet toisistaan. Tiestön kehittämistä ja parantamista koskeva ohjelmointi on tehty tiepiireissä, maakunnallisen liiton toimissa lausunnon antajana. Ohjelmat on laadittu tiepiireittäin (ei maakunnittain), mikä on osaltaan vaikeuttanut yhteisten suunnitelmien tekoa. Ohjelmiin on pyritty vaikuttamaan lähinnä teialoitteilla, joita kunnat ovat tehneet tiepiirille.

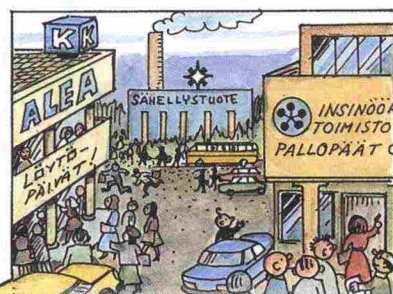
RAKENNETTU YMPÄRISTÖ



MAISEMA JA LUONNONYMPÄRISTÖ



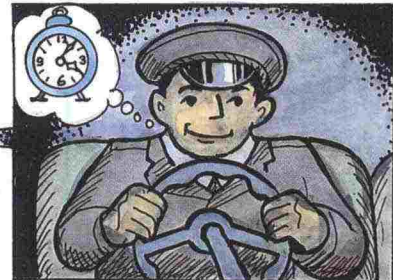
ELINKEINOELÄMÄ



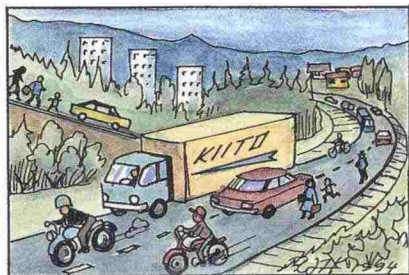
HYVÄT YHTEYDET TÖIHIN
JA PALVELUILLE



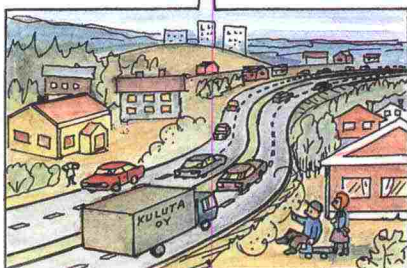
VARMAT KULJETUKSET



PIRKANMAAN
TIEVERKON
KEHITTÄMINEN



TURVALLISUUS



ASUINYMPÄRISTÖN LAATU

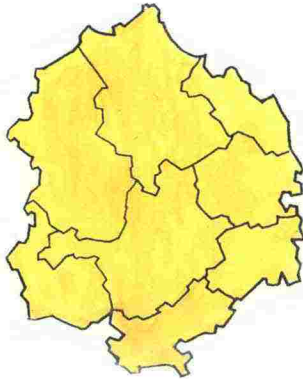


-YHDYSKUNTARAKENTEEN



-KULJETUSTEN TALOUDELLISUUS

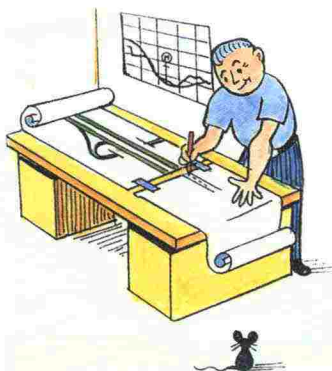
Tämä Pirkanmaan maakuntaa koskeva tieverkon kehittämissuunnitelma on ensimmäistä kertaa laadittu Hämeen ja Turun tiepiirien sekä Pirkanmaan liiton **yhteistyönä**. Maakunnan kehittämistrategiat ja tielaitoksen tienpitoa koskevat tavoitteet on sovitettu yhteen, painottaen **"maakunnan tahtoa"** kehittämisen painotuksia määriteltäessä.



Maakuntasuunnitelma
Seutukaava
Alueelliset ohjelmat
Maakunnan kehittämisen painopisteet
Kuntien esittämät hankkeet
Elinkeinoelämän tarpeet

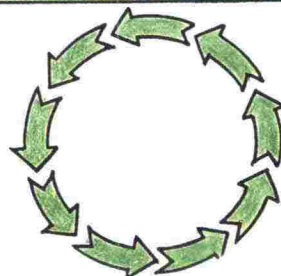


Hankeryhmä tekee esityksen kehittämissuunnitelmaksi

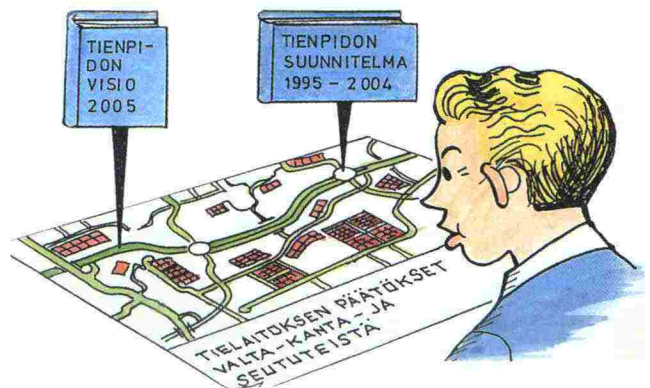


Tiehankkeiden jatkosuunnittelu

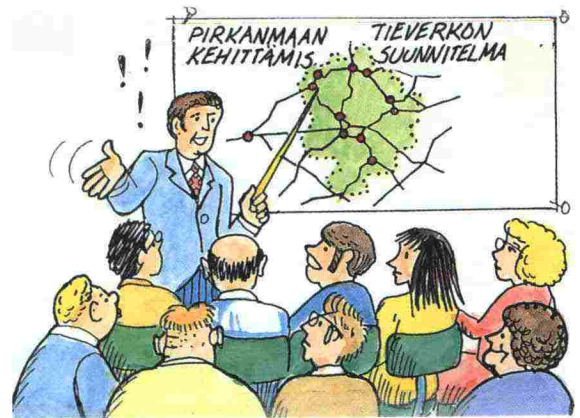
PIRKANMAAN TIEVERKON
KEHITTÄMISSUUNNITELMA



Suunnitelma sisältää perustellun ehdotuksen maakunnan tiestön kehittämistoimenpiteistä vuoteen 2004 saakka. Kehittämissuunnitelma tullaan käsittelemään Pirkanmaan maakuntahallituksessa sekä Hämeen ja Turun tiepiireissä. Suunnitelma on perustana tiepiirien toimintasuunnitelmissa ja maakunnan kehittämissuunnitelmissa sekä tehtäessä esityksiä maakunnan tiemäärärahoista.



Tielaitoksen selvitykset ja suunnitelmat



Käsittely maakuntahallituksessa



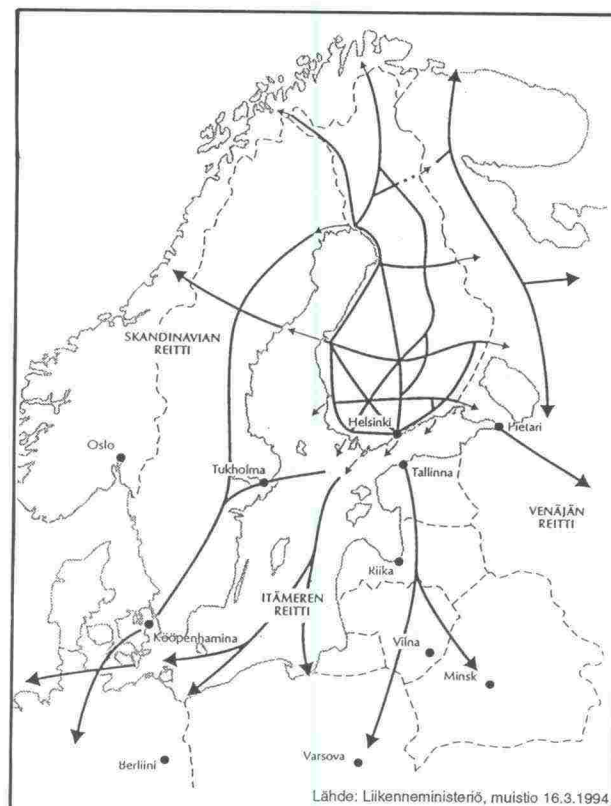
Kansalaisten/kuntien osallistuminen hankesuunnitteluvaiheessa

1.2 TAUSTATIEDOT

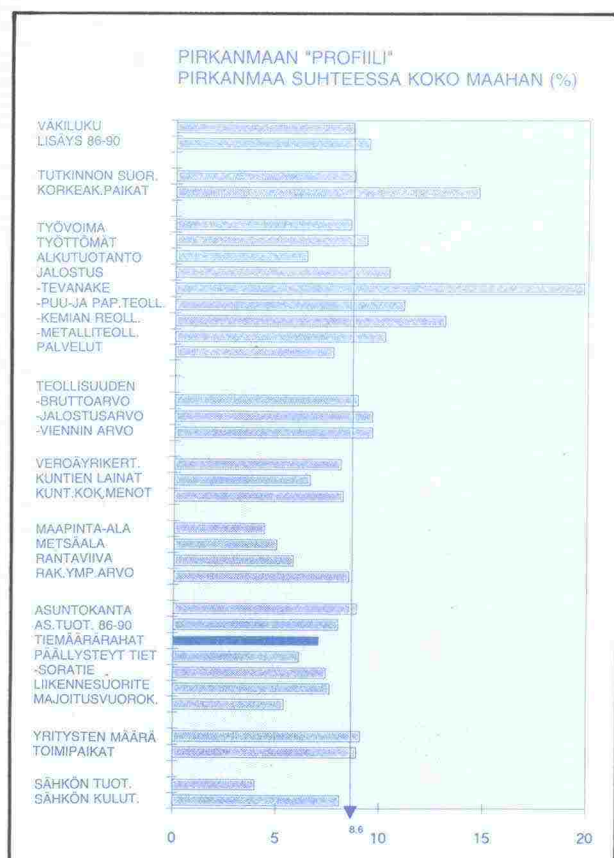
Pirkanmaan maakunta

Pirkanmaa, kuten koko Suomi, on Euroopan yhteyksien kannalta varsin syrjäistä aluetta. Maakunnan alueellinen yhtenäisyys, viennin suuntautunut teollisuus, maakunnan pääkeskuksen, Tampereen, korkea palvelutaso sekä laaja vaikutusalue kohottavat kuitenkin maakunnan kansainvälistä painoarvoa. Maakunnan väestöpohja (435 000 asukasta) on Suomen olosuhteisiin suhteutettuna niin suuri (8.6 %), että se mahdollistaa omatoimisen kehittämisen ja monille palveluille riittävän kysynnän.

Kansainvälisessä tarkastelussa Pirkanmaan maakunnan vahvuutena on sen sijainti Tampereen, Helsingin ja Turun rajaamalla Suomen kärkikolmio-alueella. Helsingistä Hämeenlinnan kautta Tampereelle ulottuu maan tärkeimpien liikenneväylien suuntainen kasvuvyöhyke, joka on Suomen kaupungistunein ja väestötiheydeltään ainoa eurooppalaista tasoa vastaava alue.



Suomen tärkeimmät kansainväliset yhteydet



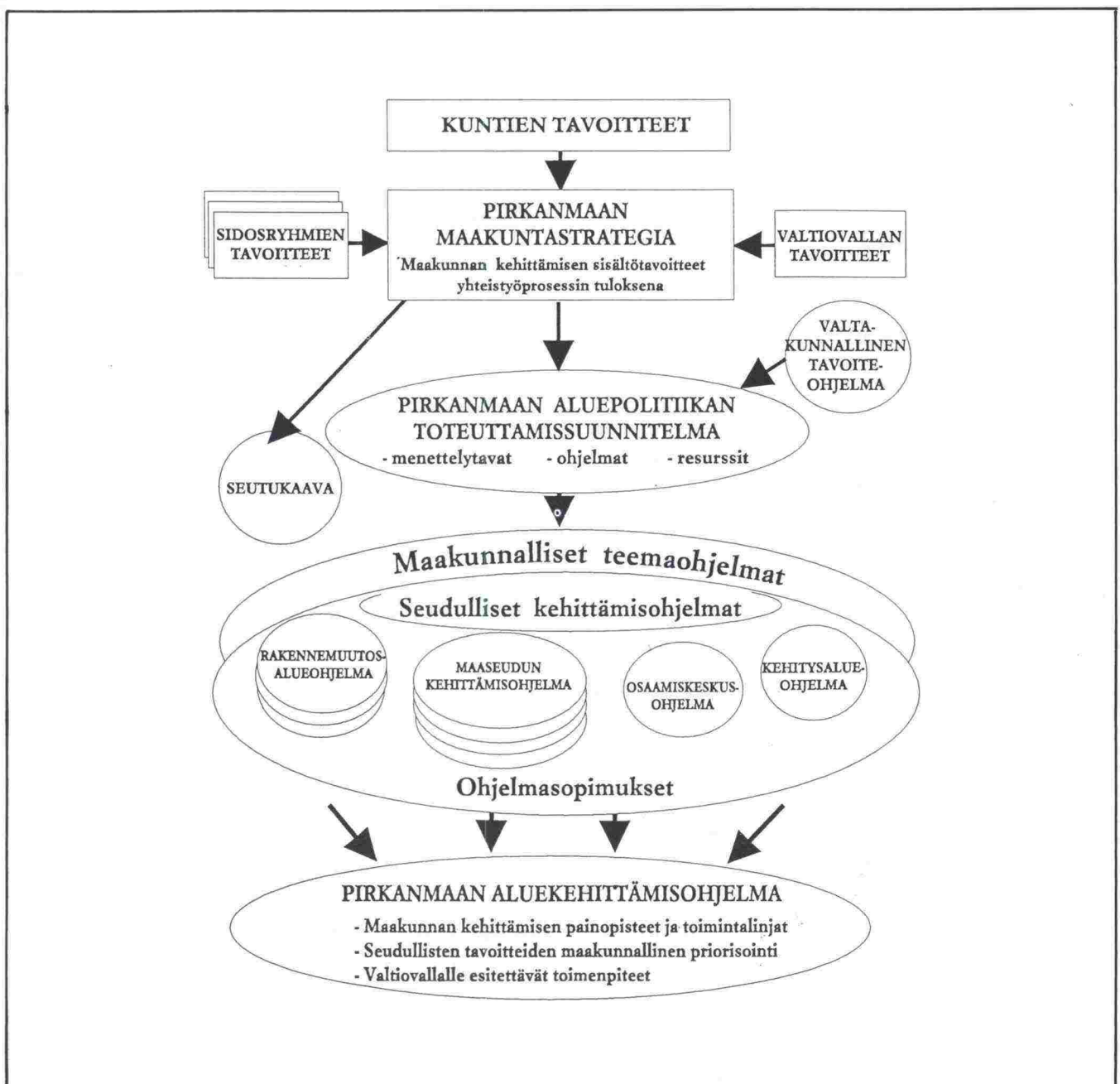
Pirkanmaan "profiili"

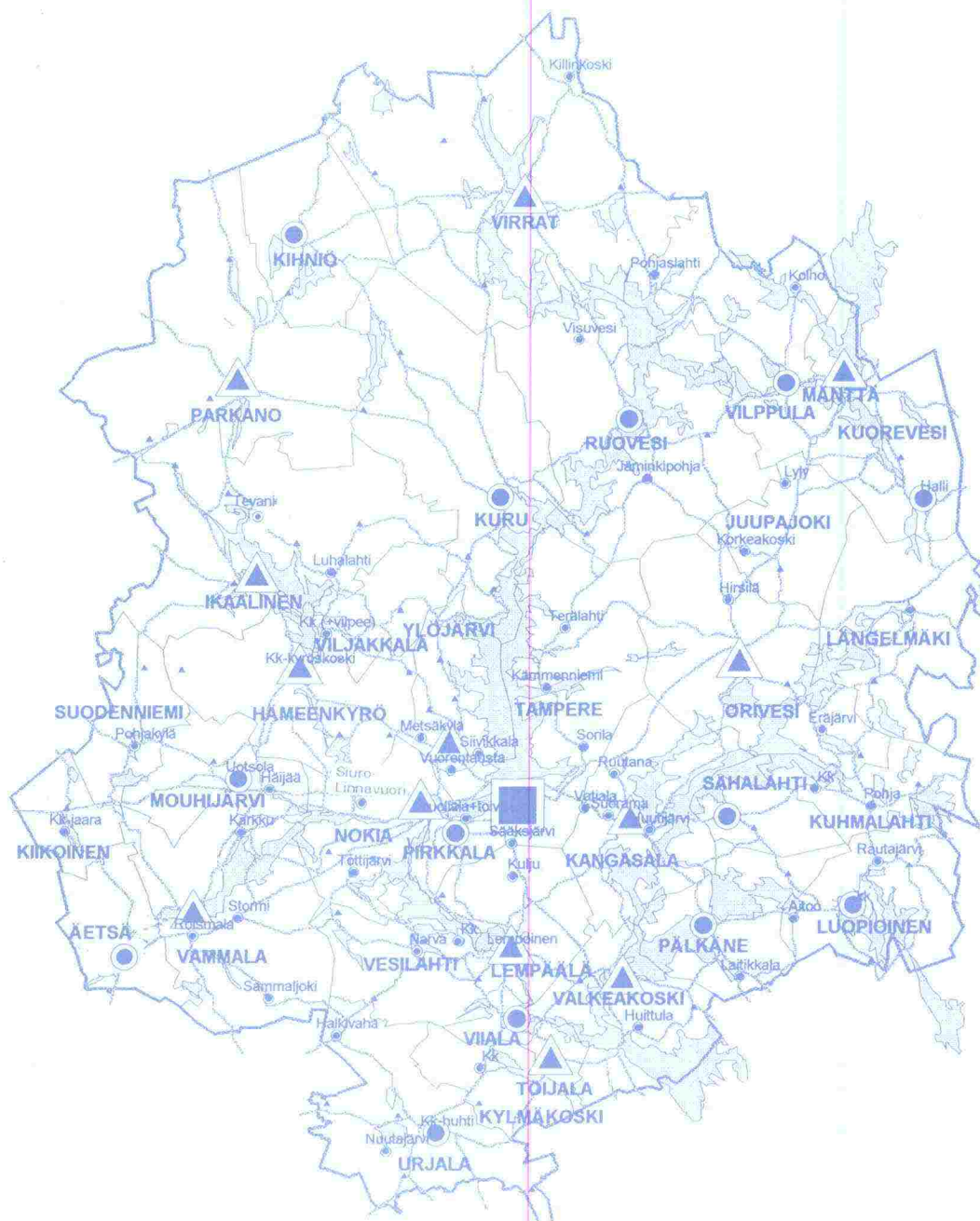


Seutukunnat ja niiden asukasmäärät

Maakunnan kehittämisen tavoitteita ovat väestön toimeentulon ja hyvinvoinnin turvaaminen, palvelujen kehittäminen, koko maakunnan voimavarojen tasapainoinen hyödyntäminen ja kestävä kehityksen edistäminen. Maakunnan kehittämisen strategisiksi painopisteiksi on asetettu elinkeinojen, koulutuksen ja tutkimuksen, liikenteen, kulttuurin sekä hallinnon ja aluepolitiikan edistäminen.

Maakunnan aluerakenne on tasapuolinen. Pääkeskus Tampere on keskellä maakuntaa, ja maakunnan eri osissa on suhteellisen tasaisesti työtilaisuuksia ja palveluita tarjoavia kaupunkitaso keskuksia. On syntynyt vakiintuneita kuntaryhmiä, joissa kunnat yhteistoimin ovat järjestäneet yhteisiä asioita.





TAVOITTEELLINEN KESKUSLUOKKA 2010



VALTAKUNNANOSAKESKUS



KUNTAKESKUS



PAIKALLISKESKUS



KAUPUNKIKESKUS



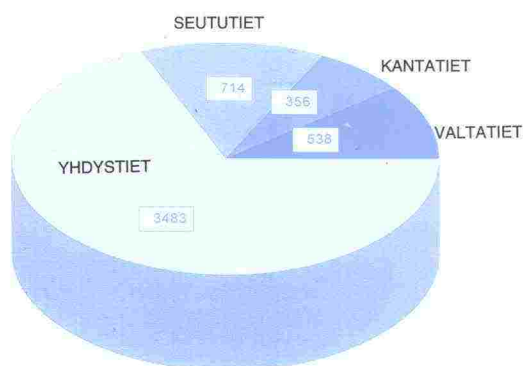
KEHITETTÄVÄ KYLÄKESKUS



Pirkanmaan liitto

Tiestö

Yleinen tieverkko jakautuu toiminnallisesti neljään tieluokaan: valtateihin, kantateihin, seutu- teihin ja yhdysteihin. Yleisiä teitä on Pirkan- maalla yhteensä noin 4500 km, mikä on 5.8 % koko maan yleisistä teistä. Päälystettyjä teitä on Pirkanmaan tiestöstä 54 %. Kestopää- lytetyt päätietyt ovat yleensä hyvässä kunnos- sa, sensijaan alemmalla tieverkolla on useita huonokuntoisia, yleensä öljysorapäälysteisiä tieosuuksia. Kelirikosta aiheutuvia painorajoi- tuksia on keskimäärin 10-15 %:lla tieverkosta, määrä vaihtelee vuosittain. Eräät alemman tie- verkon huonokuntoiset tieosat ovat ongelmalli- sia erityisesti puunjalostusteollisuuden raaka- ainekuljetusten kannalta.



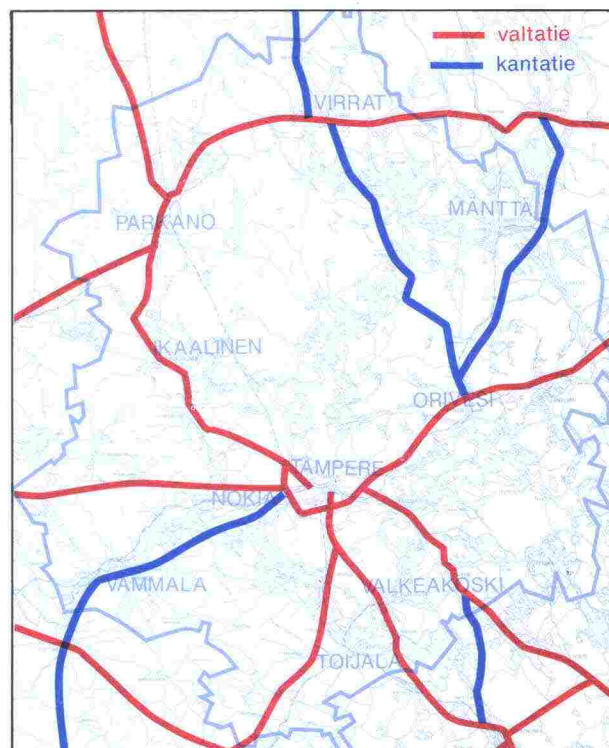
Tiepituuudet, toiminnallinen jakautuma (km)

Liikennemäärät

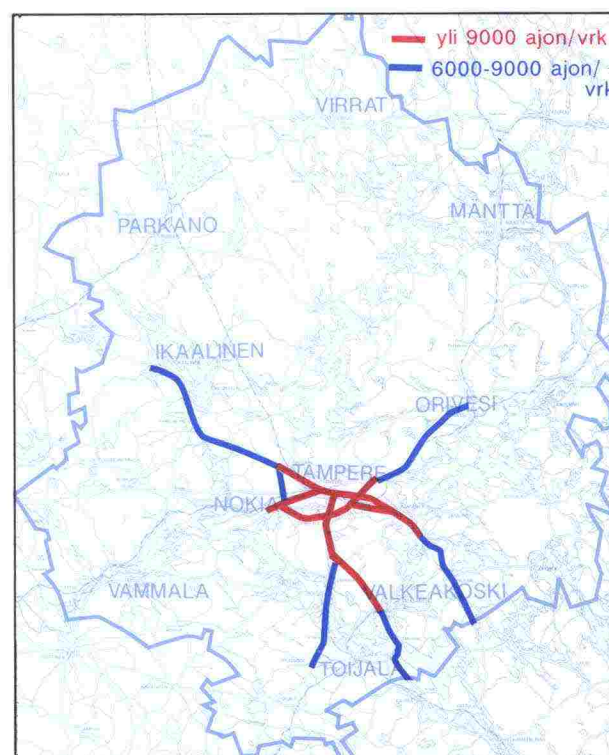
Liikennesuorite on Pirkanmaalla nykyisin noin 2000 milj.ajon.km vuodessa, joka on 7.4 % koko maan liikennesuoritteesta. Vilkkaimmin liikennöityjä päätiejaksoja ovat:

	Liikenne (ajon/vrk)
-vt 3 Tampere-Ylöjärvi	15000-30000
-vt 3 Tampere-Kulju	18000-20000
-vt 3 Kulju-Valkeakoski	9000
-vt 9 Lakalaiva-Ruutana	10000-15000
-vt 11 Tampere-Nokia	13000-23000
-vt 12 Tampere-Kangasala	9000
-kt 60 Lakalaiva-Kalkku	10000-13000

Suurin liikennemäärä Pirkanmaalla (45000 ajon/vrk) on Tampereen pohjoisella kehä- väylällä Paasikiventiellä, joka tulee muuttu- maan yleiseksi tieksi.



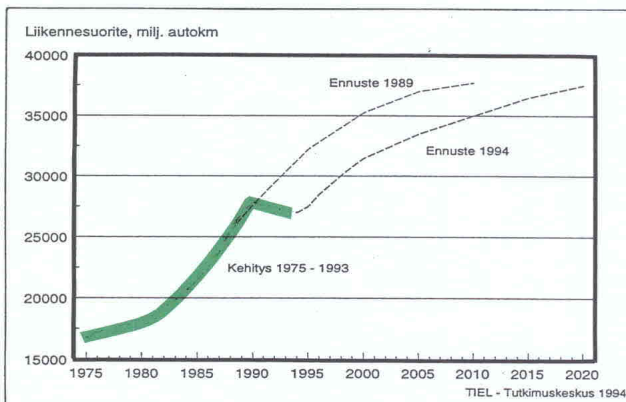
Nykyiset valta- ja kantatiet



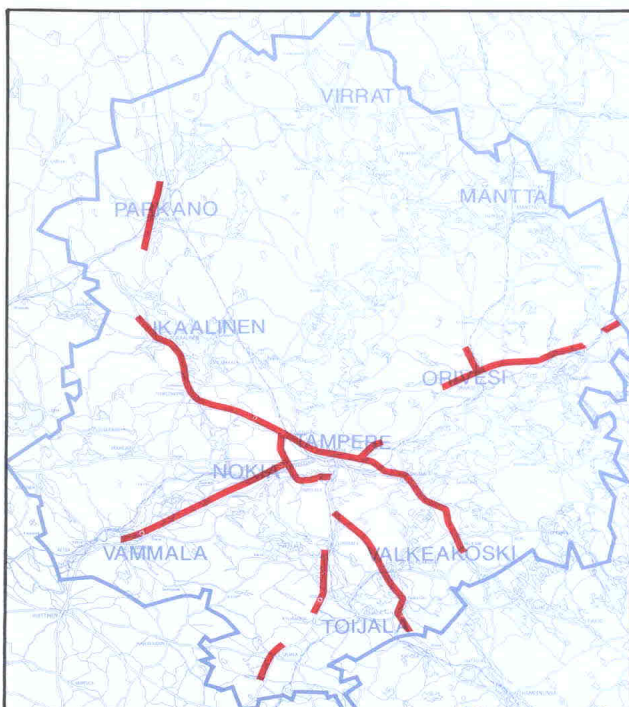
Vilkkaimmin liikennöidyt tieosat (yli 6000 ajon/vrk)

Liikenteen toimivuus

Liikenteen arvioidaan kasvavan vuoteen 2020 mennessä Pirkanmaan teillä keskimäärin 35-40%. Valta- ja kantateillä liikenteen kasvun ennustetaan olevan kuitenkin keskimääräistä suurempi, noin 45%. Ellei tiestöä kehitetä, lisääntyvät toimivuusongelmat huomattavasti, aiheuttaen jonojen muodostumista ja tielle liittymisen vaikeutumista.



Liikenteen ennustettu kasvu
(Tielaitos / liikenne- ja autokantaennuste 1994)



Tieosat, joilla on odotettavissa toimivuusongelmia vuoteen 2002 mennessä (palvelutaso E tai F)

PALVELUTASOA KUVATAAN SEURAVALLA LUOKITUKSELLA:

Palvelutasolla A liikenneolosuhteet ovat erittäin hyvät. Autot eivät juurikaan rajoita toistensa liikkeitä. Tienkäyttäjät voivat ylläpitää haluamaansa ajonopeutta ja valita ajokaistansa vapaasti. Autojen kuljettajat ja matkustajat (myös jalankulkijat ja pyöräilijät) kokevat liikkumisen erittäin joustavaksi. Tasoliittymissä odotusajat ovat hyvin pieniä.

Palvelutasolla B liikennevirta etenee tasaisesti. Autojen väliset häiriöt ovat vähäiset. Halutun nopeuden ylläpito on vielä kohtalaisen vapaata, mutta ajokaistan valintaan alkaa jo tulla rajoituksia.

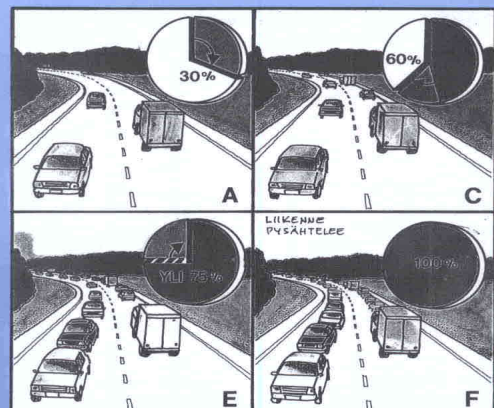
Palvelutasolla C liikennevirta on edelleen tasainen. Merkkejä tiellä liikkujien vuorovaikutuksesta on kuitenkin havaittavissa (näkyvät mm. ajonopeuden pienenemisenä). Vaihdettaessa kaistaa ja ohitettaessa vaaditaan valppautta. Liikkumisen joustavuus on heikentynyt. Tasoliittymissä odotusajat ovat vielä kohtuullisia.

Palvelutasolla D liikennevirta on hyvin tiheä. Ajonopeuden valintamahdollisuudet ovat ajoväljyyden huonontuessa vähäiset. Liikkuminen koetaan usein epämiellyttävänä. Pienetkin liikennemäärien lisäykset saattavat aiheuttaa vakaviakin häiriöitä liikennevirrassa.

Palvelutasolla E liikennevirta on hyvin epätasainen tai "nopeus romahtanut". Nopeudet ovat alhaisia. Kaistan vaihtaminen tai ohittaminen on vain "tilaa vaatimalla" mahdollista. Liikennevirran häiriöt ovat toistuvia. Liikkuminen koetaan erityisen kiusalliseksi. Tasoliittymissä odotusajat ovat suuria.

Palvelutasolla F liikennevirta on pakonomaista. Liikennemäärä jää huomattavasti tien välityskykyä pienemmäksi. Muodostuu jonoja, joissa autojen eteneminen on epätasaista, nykivää ja pysähtelevää.

Palvelutason huonontuessa jonossa ajamisen osuus matka-ajasta kasvaa.



Palvelutasojen kuvaus

1.3 LIITTYMINEN MUIHIN SUUNNITELMIIN

Tieverkon kehittämissuunnitelmaa laadittaessa on käytetty lähtökohtina mm. seuraavia suunnitelmia ja selvityksiä:

Pirkanmaan liitto

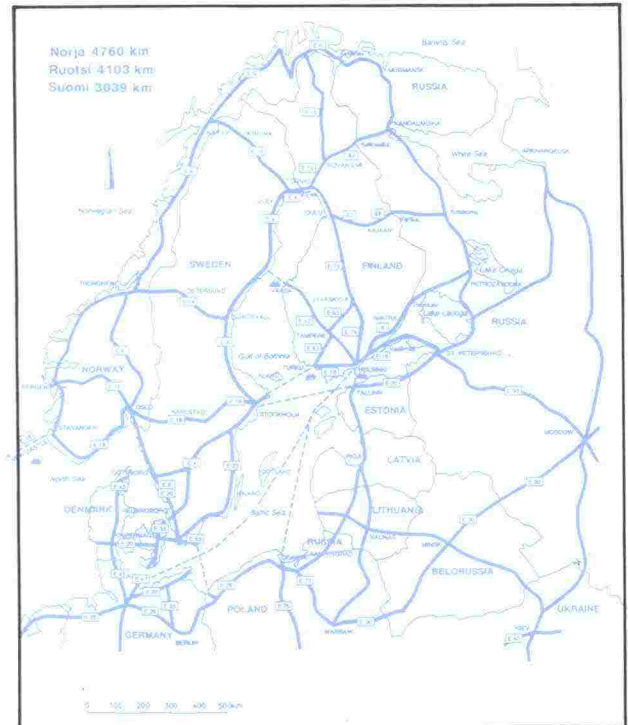
- 3. seutukaavaluonnos
- Pirkanmaan maakuntasuunnitelma
- Seutukuntien alueohjelmat

Tielaitos

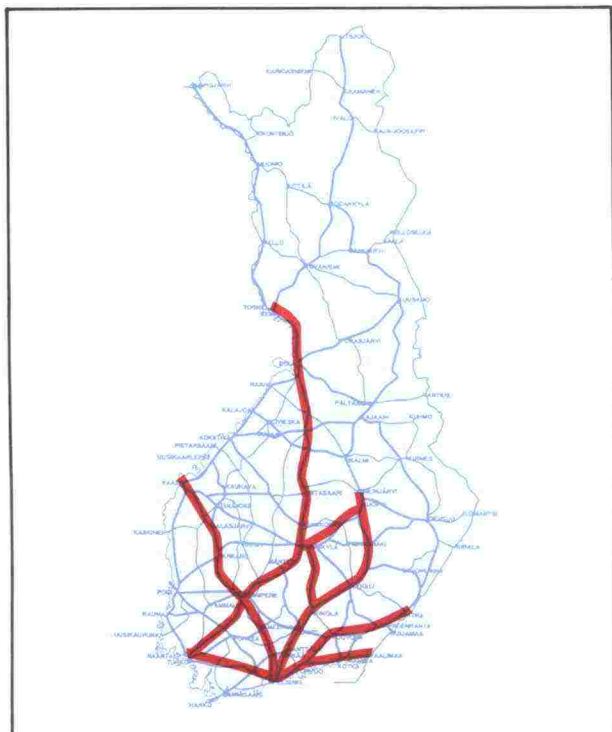
- päätökset valta-, kanta ja seututieverkosta
- tienpidon visio 2005 ja tienpidon suunnitelma 1995-2005
- tiepiirien toiminta- ja taloussuunnitelmat
- tiepiirien laatimat selvitykset ja hankekohtaiset suunnitelmat

Muut

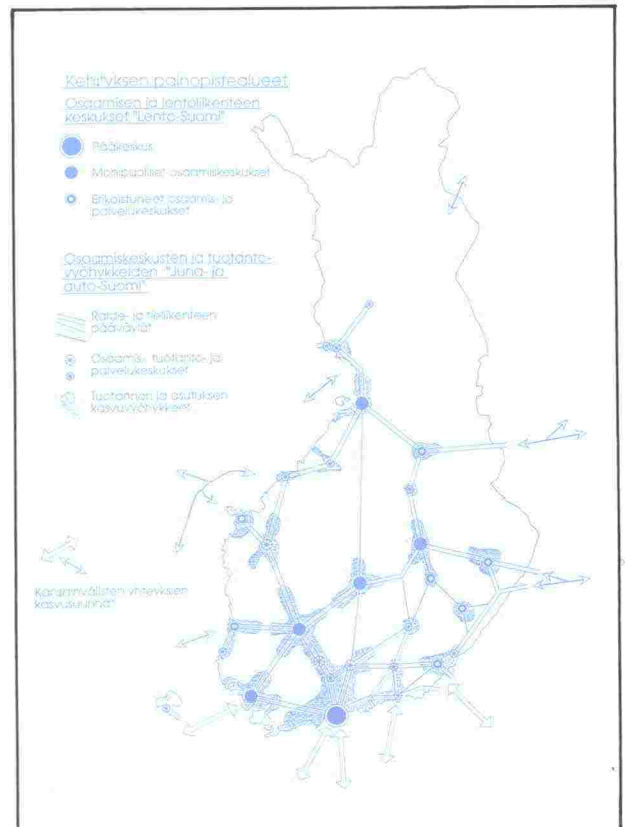
- esitys yleiseurooppalaiseksi TERN-päätieverkoksi (Trans-European Road Network)
- alustava selvitys Pirkanmaan teollisuuden kuljetuksista (1994)



TERN-päätieverkko
(Tielaitos / tienpidon suunnitelma 1995-2004)



Erityisen tärkeät valtatiet
(Tielaitos / tienpidon suunnitelma 1995-2004)



Avautuvan Suomen tuleva aluerakenne vuonna 2017
(YM / Alueiden käyttö ja yhdyskunnat v. 2017, kehityskuvan taustamuistiot)

2. TAVOITEASETTELU

Tieverkon kehittämisen tavoitteet on muodostettu luvussa 1.3 mainittujen tielaitoksen ja Pirkanmaan liiton selvitysten ja suunnitelmien pohjalta.

2.1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Toimintaympäristön on yleisesti ennustettu kehittyvän suunnittelujaksolla seuraavasti:

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset paranevat

Kansainvälisyys lisääntyy

Julkisen talouden alijäämä säilyy pitkään

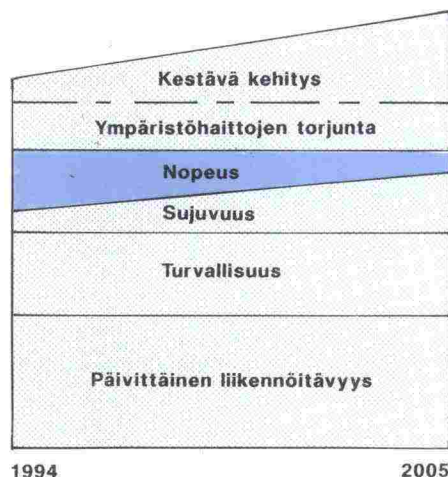
Liikenteen kasvu hidastuu, tieliikenteen valta-asema kuljetuksissa säilyy, transitoliikenne Suomen kautta lisääntyy

Tuotantorakenteet muuttuvat

Pirkanmaan väkiluku kasvaa taajamissa ja vähenee maaseudulla, ikärakenne muuttuu

Kestävä kehitys ja ympäristöarvojen merkitys korostuvat

Tulevaisuuden ennustettavuus vaikeutuu ja muutosvauhti kiihtyy



1994

2005

Arvostukset muuttuvat tienpidossa
(Tielaitos / tienpidon visio 2005)

2.2 MAAKUNNAN KEHITTÄMISEN TAVOITTEET (Pirkanmaan liitto)

Valtakunnantasolla

Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhykettä, Kokemäenjokilaaksoa sekä 3- ja 9-teiden vyöhykkeitä pohjoiseen kehitetään tehokkaan toiminnan vyöhykkeinä. Näiden on mahdollista muodostua yritysten ulkomaille siirtymisen vaihtoehtoiksi.

Yhteyksiä Helsinkiin, tärkeimpiin satamiin (Turku, Rauma, Vaasa) ja muihin valtakunnanosakesukuksiin kehitetään, samoin kansainvälisiä yhteyksiä Pietariin, Baltiaan ja Vaasan kautta länteen.

Maakunnan tasolla

Tamperetta kehitetään voimakkaana maakuntansa elinkeinoelämän veturina. Tampereen seutu on vaihtoehtona yrityksen sijoittumiselle pääkaupunkiseudulle.

Seutukunnittain vahvat palvelukeskukset tarjoavat monipuoliset palvelut ja työssäkäyntimahdollisuudet.

Maaseutu säilytetään elävänä. Edellytyksiltään parhaita paikallisia keskuksia kehitetään ja maaseutualueita tuetaan.

Paikallisella tasolla

Maaseutualueilla ovat kunnolliset liikenneyhteydet maakunta- ja kuntakeskuksiin. Jokaiseen kuntakeskukseen johtaa vähintään seudullinen yhteys.

Pirkanmaan alempiasteisen tieverkon kehittämisessä painopiste asetetaan teiden teknisen tason ja kunnon parantamiseen kuljetus- ja liikennetarpeita vastaaviksi.

2.3 Tiestön kehittämisen TAVOITTEET (Tielaitos)

Päätiestö korkeatasoiseksi (pääosa tieverkon suurista kehittämistoimenpiteistä on uusia pääteyhteyksiä tai päätiestön suuria parantamistoimenpiteitä, kehittämishankkeiden osuus tienpidon kokonaisrahoituksesta kuitenkin pienenee)

Liikenneturvallisuuden parantaminen (asenteiden muuttaminen, tasapuolisuuden periaate suunnittelussa, tieympäristöt selkeiksi ja toimintavarmuiksi)

Ympäristöhaittojen torjuminen (meluntorjunta, pohjavesien suojele, talvihoidossa suolauksen vähentäminen)

Tienpidon vastuiden selkiyttäminen (tielaitos vastaa ensisijaisesti päätieverkosta mukaan lukien kaupunkialueet, kunnat vastaavat kaava-alueilla muista katumaisista yhteyksistä, vähämerkityksellisiä paikallisteitä muutetaan yksityisteiksi, elintärkeät kuljetukset pyritään turvaamaan riippumatta teiden ja katujen hallinnollisesta asemasta)

Toimivuuden parantaminen (liikenteen sujuvuutta parannetaan muutoinkin kuin väylän kapasiteettia nostamalla: yhdyskuntarakenteen tiivistäminen, liikennemuotojen yhteistyön kehittäminen, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen suosiminen, ruuhkahuippujen tasaaminen)

Tierakenteen kunnon säilyttäminen

Alemman tieverkon kehittäminen (pääpaino sujuvuuden, turvallisuuden, taloudellisuuden ja ympäristön kannalta tasapainoisissa kokonaisratkaisuisissa, sorateillä turvataan liikenteen edellyttämä palvelutaso, kelirikkoisten teiden määrä ei lisäännä)

2.4 KEHITTÄMISEN PAINOTUS- VAIHTOEHDOT

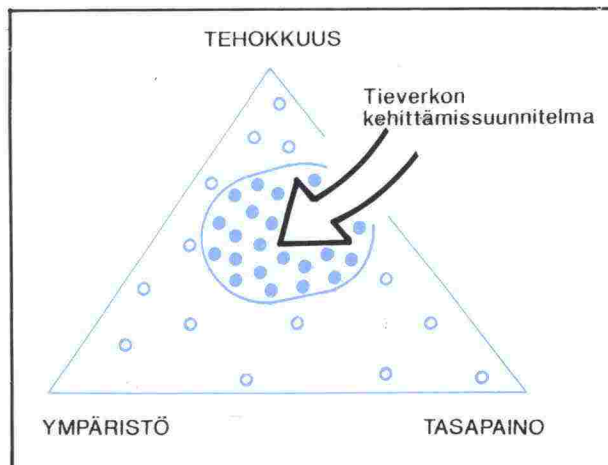
Tienpidon tavoiteasettelu sisältää hyvin erilaisia, jopa keskenään ristiriitaisia tavoitteita, mistä johtuen hankkeiden asettaminen yhteen ainoaan oikeaan järjestykseen on vaikeaa. Erityyppisillä väylillä on erilaisia tehtäviä, jolloin myös niiden toteuttamiselle asettavat tavoitteet ovat toisistaan poikkeavia. Tavoitteiden mukaiset vaikutukset on kiteytetty seuraaviksi painotusvaihtoehtoiksi:

"Tehokkuus", jossa painotetaan liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja taloudellisuutta sekä elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuutta

"Ympäristö", jossa painotetaan liikenneympäristön kohentamista ja liikennehaittojen torjumista

"Tasapaino", jossa painotetaan alueellista tasapuolisuutta tienpidossa

Painotusvaihtoehdot on määritelty tarkemmin raportin liitteessä.



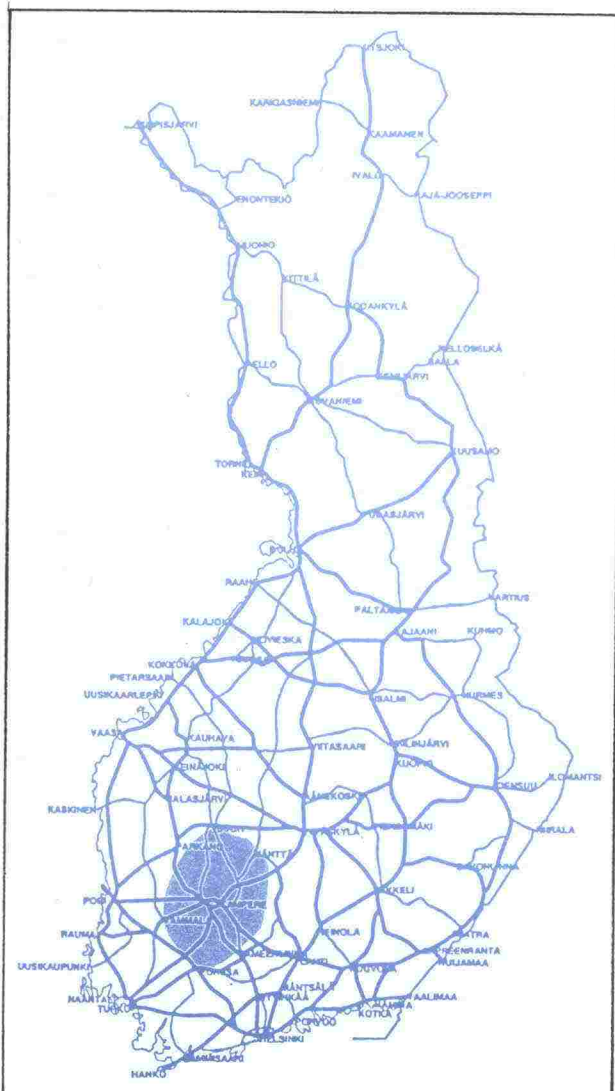
Vaikutusten painotukset

3. KEHITTÄMISSUUNNITELMA

3.1 TAVOITEVERKKO

Tavoiteverkko vuodelle 2010 perustuu valta- ja kantateiden osalta Liikenneministeriön ja seututeiden osalta tielaitoksen keskushallinnon päätöksiin. Tavoiteverkossa on esitetty valta- ja kantatiet sekä seututiet, mutta ei yhdysteitä. Siihen sisältyvät myös ne kaupunkien ja taajamien läpikulkuväylät, joiden muuttamisesta yleiseksi tieksi on päätetty tai muutos on vireillä, sekä aluevarauksina ne tiehankkeet, jotka eivät nykyisen käsityksen mukaan tule toteutumaan ennen vuotta 2010.

Tavoiteverkko on valta- ja kantateiden osalta yhteneväinen 3. seutukaavaluonnoksen kanssa Pohjanmaantietä lukuunottamatta. Seututeiden osalta verkoissa on seuraavia eroja: tavoiteverkkoon eivät sisälly seutukaavassa esitetyt Orivesi-Kuhmalähti, Narva-Tottijärvi sekä Kotila-Killinkoski-Alavus seututiet.



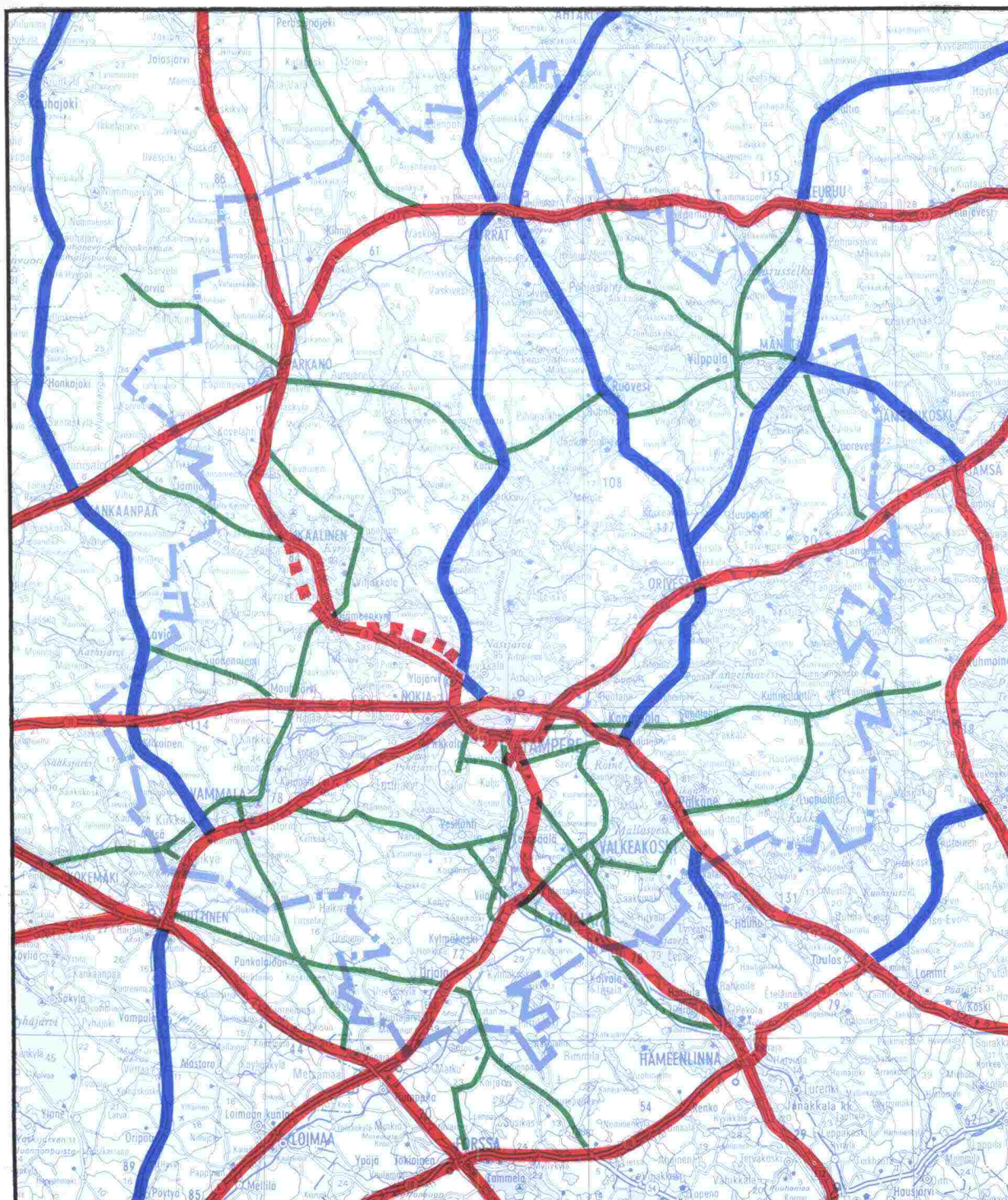
Liikenneministeriön päätösten mukainen
valta- ja kantatieverkko

Valtatiet yhdistävät maakunta- ja ylempiluokkaisia keskuksia toisiinsa, toimivat tärkeimpinä ulkomaanliikenteen reitteinä sekä muodostavat maantieverkon rungon sellaisilla laajoilla alueilla, joilla muutoin olisi vain alempilukkaisia teitä.

Kantatiet yhdistävät kaupunkikeskukset tärkeimpiin liikennetarvesuuntiinsa ja täydentävät valtatieverkkoa. Lyhyehköt kaupunkien yhdyslinkit valtatieverkkoon luokitellaan pituudesta riippuen seutu- tai yhdysteiksi.

Seututiet yhdistävät kuntatason keskuksia tärkeimpiin liikennetarvesuuntiinsa ja kytkevät merkittävimmät muut liikennettä synnyttävät kohteet sekä yleiset rajanylityspaikat ylempiluokkaiseen verkkoon. Valtatieluokkaisen moottoriväylän rinnakkaistie on yleensä seututie.

Loput tiet ovat yhdysteitä.



Pirkanmaan tavoiteverkko

3.2 HANKELISTOJEN MUODOSTAMINEN

LÄHTÖKOHDAT JA PERIAATTEET

Kehittämissuunnitelman laatimisen yhteydessä käsiteltävät ja arvioitavat hankkeet on kerätty kohdassa 1.3 mainitusta tielaitoksen ja Pirkanmaan liiton aineistosta. Pienimpiä parantamishankkeita ei ole käsitelty suunnitelmassa. Kerätty ja analysoitu hankejoukko kattaa siis ne tiehankkeet, joista on laadittu jonkinasteisia suunnitelmia tai joista Pirkanmaan liitto tai kunnat ovat tehneet esityksiä.

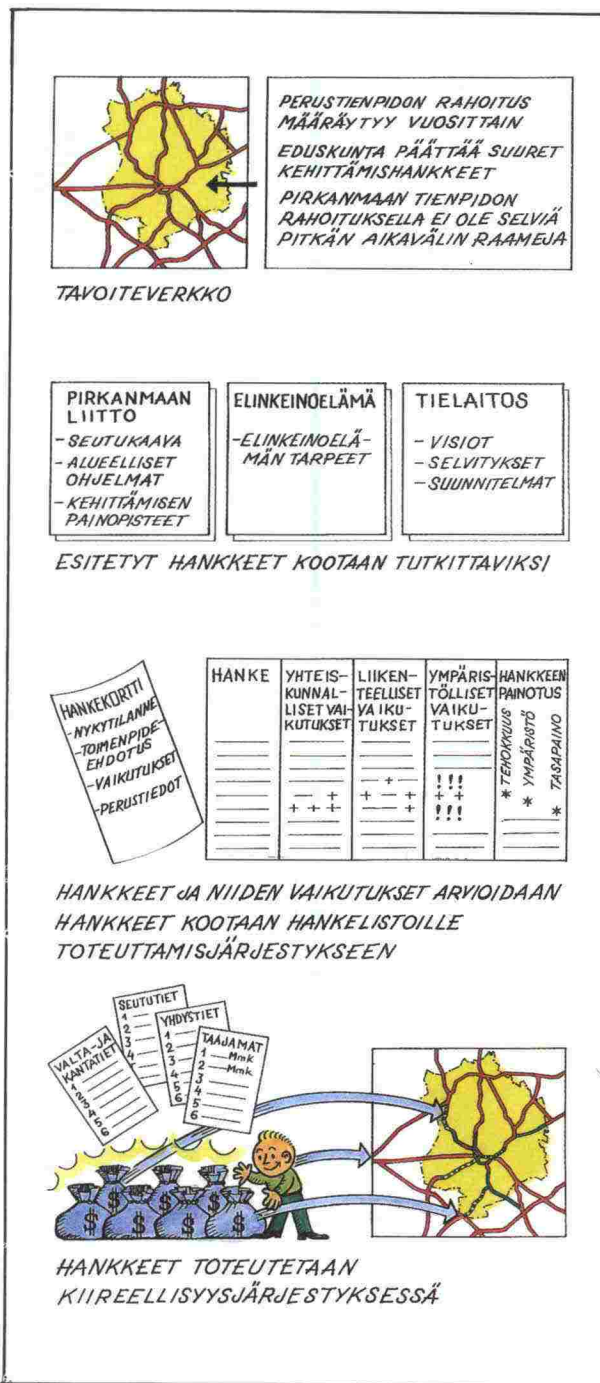
Eri lähteistä kerätty tiehankkeet on ryhmitelty **hanketyypeittäin** keskenään vertailukelpoisiksi hankejoukoiksi:

1. Valta- ja kantatiet
2. Seututiet
3. Yhdystiet
4. Taajamatiet

Hankkeista on laadittu **hankekortit**, joista ilmenevät perustelut, ehdotetut toimenpiteet ja niiden vaikutukset. Kortit ovat pohjana hankkeiden vertailulle ja edelleen tärkeysjärjestyksen määrittelylle. Esimerkki täytetystä kortista on raportin liitteenä.

Hankkeiden keskinäinen vertailu on tehty **arviointilomakkeilla**. Hankekorteille kerättyjen tietojen perusteella on arvioitu toimenpiteiden yhteiskunnallisia, liikenteellisiä, maankäytöllisiä ja ympäristöllisiä vaikutuksia sekä vaikutusten merkittävyyttä verrattuna muihin samantyyppisiin hankkeisiin. Vertailun pohjalta hankkeet on edelleen sijoitettu **kiireellisyysluokkiin** niiden aloitusajankohdan mukaan. Tielaitoksen vuodelle 1995 ohjelmoimat hankkeet ovat listoilla omana luokkana.

I kiireellisyysluokka	1995
II kiireellisyysluokka	1996-1999
III kiireellisyysluokka	2000-2004



Hankelistausten muodostamisprosessi

RAHOITUSRAAMIT

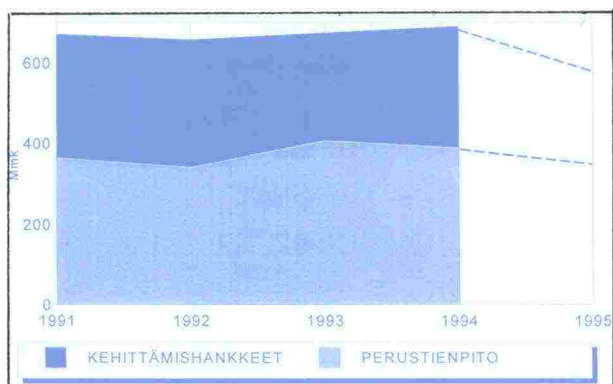
Kiireellisyysluokkien laajuus perustuu arvioihin tienpidon rahoituksen kehityksestä. Tiehankkeiden rahoitus tapahtuu periaatteessa kahdella tavalla, riippuen siitä, millaisista hankkeista on kysymys:

Kehittämishankkeita ovat uusien merkittävien tieyhteyksien rakentaminen sekä valta- ja kantateiden järeät parantamistoimenpiteet. Niiden rahoitus ja ajoitus päätetään hankekohtaisesti eduskunnassa.

Perustienpitoon kuuluvat tiestön hoito ja ylläpito. Sen rahoitusraamit määrittelee eduskunta ja tielaitoksen keskushallinto tuotteittain, joita ovat mm. talvihoito, kesähoito, päällystetyt tiet, soratiet, sillat ja liikenneympäristön parantaminen. Tiepiiri päättää perustienpidon hankkeet määrärahojen puitteissa.

Tielaitoksen tienpidon vision mukaisesti on eri toimenpiteiden keskinäinen painotus muuttumassa. Tiestön hoidosta ja ylläpidosta eli päivittäisestä kunnosta ei tingitä. Liikenneympäristön parantamishankkeiden osuus kasvaa kehittämishankkeiden kustannuksella.

Hämeen tiepiirin alueella on viime vuosina toteutettu kehittämishankkeita keskimäärin 300 Mmk:lla vuosittain, tästä Pirkanmaan osuus on ollut noin puolet. Turun tiepiirillä ei ole ollut viime vuosina kehittämishankkeita Pirkanmaalla. Perustienpidon kustannukset ovat olleet Pirkanmaalla noin 200 Mmk vuodessa, josta rakentamishankkeiden osuus on ollut noin 100 Mmk. Pirkanmaan osuus koko maan tienpidon rahoituksesta on ollut noin 7 %.



Hämeen tiepiirin rahoitus vv.1990-1995

3.3 KEHITTÄMISSUUNNITELMA

Valta- ja kantateiden kiireellisyysjärjestystä määriteltäessä on ensisijaisena kriteerinä ollut tiejaksojen valtakunnallinen ja maakunnallinen merkitys, elinkeinoelämän kuljetusreitit, liikenteen aiheuttamat ongelmat taajamissa sekä hankkeiden taloudellisuus. Euroopan TERN-päätieverkkoon kuuluvat tiejaksot Pirkanmaalla ovat mukana tärkeimpien hankkeiden joukossa. Vähäliikenteiset valta- ja kantatiejaksot, joilla on geometria- tai leveyspuutteita, ovat jääneet suunnitelman ulkopuolelle.

Seututeiden kiireellisyysjärjestys on määritelty pääasiassa liikenteellisin ja aluerakenteellisin perustein. Elinkeinojen ja työllisyyden tukeminen teollisuuden kuljetukset turvaamalla on siten ollut tärkeänä kriteerinä. Seututiehankkeisiin sisältyy myös alueellisen kehityksen kannalta merkittäviä, mutta tällä hetkellä vähäliikenteisiä seututeitä.

Yhdystiehankkeiden valinnassa on painotettu eri tiehankkeiden vaikutuksia teollisuuden kuljetuksiin, matkailuun ja työmatkaliikenteeseen. Myös alueellisen tasapuolisuuden tavoitteet on otettu huomioon.

Taajamatiet ovat taajamaraitteja, taajaman sisään- ja ohitusteitä sekä kevyen liikenteen keskustajärjestelyjä. Liikenneturvallisuus ja liikenneympäristön parantaminen (toiminnallinen ja visuaalinen) ovat olleet keskeisiä arvotuskriteerejä. Tarkasteltavana ovat olleet kaikki Pirkanmaan taajamat.

VALTA- JA KANTATIET**I KIIREELLISYYSLUOKKA (v. 1995)**

- 122 **Vt 9 Orivesi-Kokkola**, 36 Mmk
Hankkeen toteuttaminen edellyttää työllistämisrahoituksen saamista.

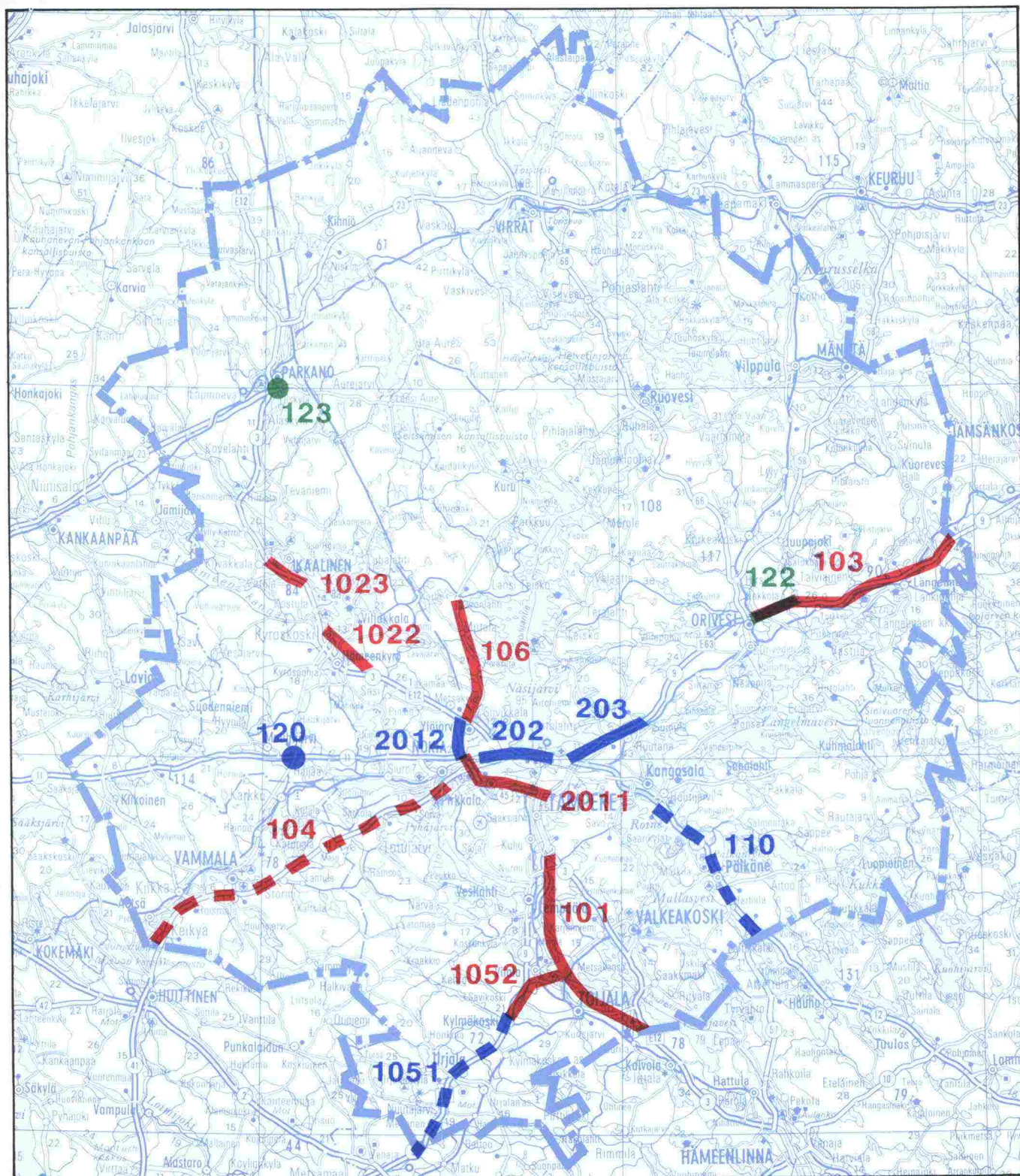
- 123 **Parkanon eritasoliittymä**, 10 Mmk

II KIIREELLISYYSLUOKKA (v. 1996-1999)

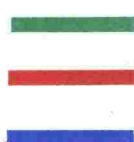
- 101 **Vt 3 Iittala-Kulju, moottoritien rakentaminen**
TERN-tie, parantaa merkittävästi elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, tukee Helsinki-Tampere akselin taajamaverkostoa ja Pirkanmaan yhteyksiä pääkaupunkiseudulle ja satamaan, nykyisellä tiellä huomattavia toimivuus- ja turvallisuusongelmia. (**Tehokkuus**-hanke) 700 Mmk
- 1052 **Vt 9 Kylmäkoski-Konho, valtatie (moottoriliikennetien) rakentaminen**
TERN-tie, hanke liittyy VT 3:n rakentamiseen välillä Iittala-Kulju. (**Tehokkuus**-hanke) 75 Mmk
- 2011 **Kt 60 Lakalaiva-Kalkku, valtatie (moottoriliikennetien) parantaminen moottoritieksi**
TERN-tie, Tampereen kehäväylän osa, vt 3:n reitti Tampereen ohi, tärkeä raskaan liikenteen reitti, tiellä suuret liikennemäärät, nykyisellä tiellä huomattavia toimivuusongelmia. (**Tehokkuus**-hanke) 440 Mmk
- 1022 **Vt 3 Hämeenkyrön ohikulkutie, valtatie rakentaminen keskustan kohdalla**
TERN-tie, nykyinen tie ei ole valtatietasoinen, huomattavia toimivuus-, turvallisuus- ja ympäristöongelmia, vaikeuttaa taajaman kehittämistä. (**Tehokkuus ja ympäristö**-hanke) 127 Mmk
- 103 **Vt 9 Orivesi-Jämsä, valtatie parantaminen pääosiltaan nykyisellä paikallaan**
TERN-tie, Pirkanmaan tärkein yhteys sisämaahan, nykyinen tie ei ole valtatietasoinen, toimivuusongelmia. (**Tehokkuus**-hanke) 115 Mmk (Kokkola-KesPR)
- 106 **Mt 330 (Kt 65) Ylöjärvi-Kyrönlahti, kantatien rakentaminen Ylöjärven keskustan ohi**
Nykyinen tie ei ole kantatietasoinen, kulkee taajaman halki. (**Tehokkuus ja ympäristö**-hanke) 71 Mmk
- 104 **Kt 41 (Vt 12) Nokia-Vammala, tien parantaminen liittymä- ja tiejärjestelyin**
Pirkanmaan tärkein länsirannikon satamayhteys, nykyisellä tiellä toimivuusongelmia. (**Tehokkuus**-hanke) 34 Mmk
- 1023 **Vt 3 Hämeenkyrö-Ikaalinen, tien parantaminen liittymä- ja tiejärjestelyin**
TERN-tie, Ikaalisten kohdalla toimivuus- ja turvallisuusongelmia. (**Tehokkuus**-hanke) 75 Mmk

III KIIREELLISYYSLUOKKA (v. 2000-2004)

- 120 **VT 11 Häijään eritasoliittymän rakentaminen**
Nykyisessä liittymässä turvallisuusongelmia. (**Tehokkuus**-hanke) 17 Mmk
- 202 **Vt 12 Paasikiven-Kekkosentie, tien parantaminen liittymäjärjestelyin ja poikkileikkausta leventämällä**
Pirkanmaan vilkkaimmin liikennöity tiejakso, Tampereen pohjoinen kehäväylä, tien liikenteenvälityskyky ei riitä, mistä aiheutuu toimivuus- ja ympäristöongelmia katuverkolle. (**Tehokkuus- ja ympäristö**-hanke) 405 Mmk
- 2012 **Kt 60 Kalkku-Soppeenmäki, tien parantaminen moottoritieksi**
TERN-tie, Tampereen kehäväylä, vt 3:n reitti Tampereen ohi, toimivuusongelmia. (**Tehokkuus**-hanke) 120 Mmk
- 1051 **Vt 9 Turun piirin raja-Kylmäkoski, tien parantaminen liittymäjärjestelyin**
TERN-tie, tärkeä satamayhteys, nykyisen tien liittymäratkaisut puutteellisia. Valtatie liittymäjärjestelyjä saatetaan tehdä jo II kiireellisyysluokassa. (**Tehokkuus**-hanke) 9 Mmk
- 203 **Vt 9 Alasjärvi-Suinula, valtatie (moottoriliikennetien) parantaminen moottoritieksi**
TERN-tie, Pirkanmaan tärkein yhteys sisämaahan, nykyisellä tiellä toimivuusongelmia. (**Tehokkuus**-hanke) 185 Mmk
- 110 **Vt 12 Kangasala-Pälkäne, tien parantaminen liittymäjärjestelyin**
Nykyiset liittymäratkaisut puutteellisia, tie ei ole paikoin valtatietasoinen. (**Tehokkuus**-hanke) 20 Mmk



VALTA-JA KANTATIED



- I Kiireellisyysluokka 1995
- II Kiireellisyysluokka (1996-1999)
- III Kiireellisyysluokka (2000-2004)

SEUTUTIET

I KIIREELLISYYSLUOKKA (v. 1995)

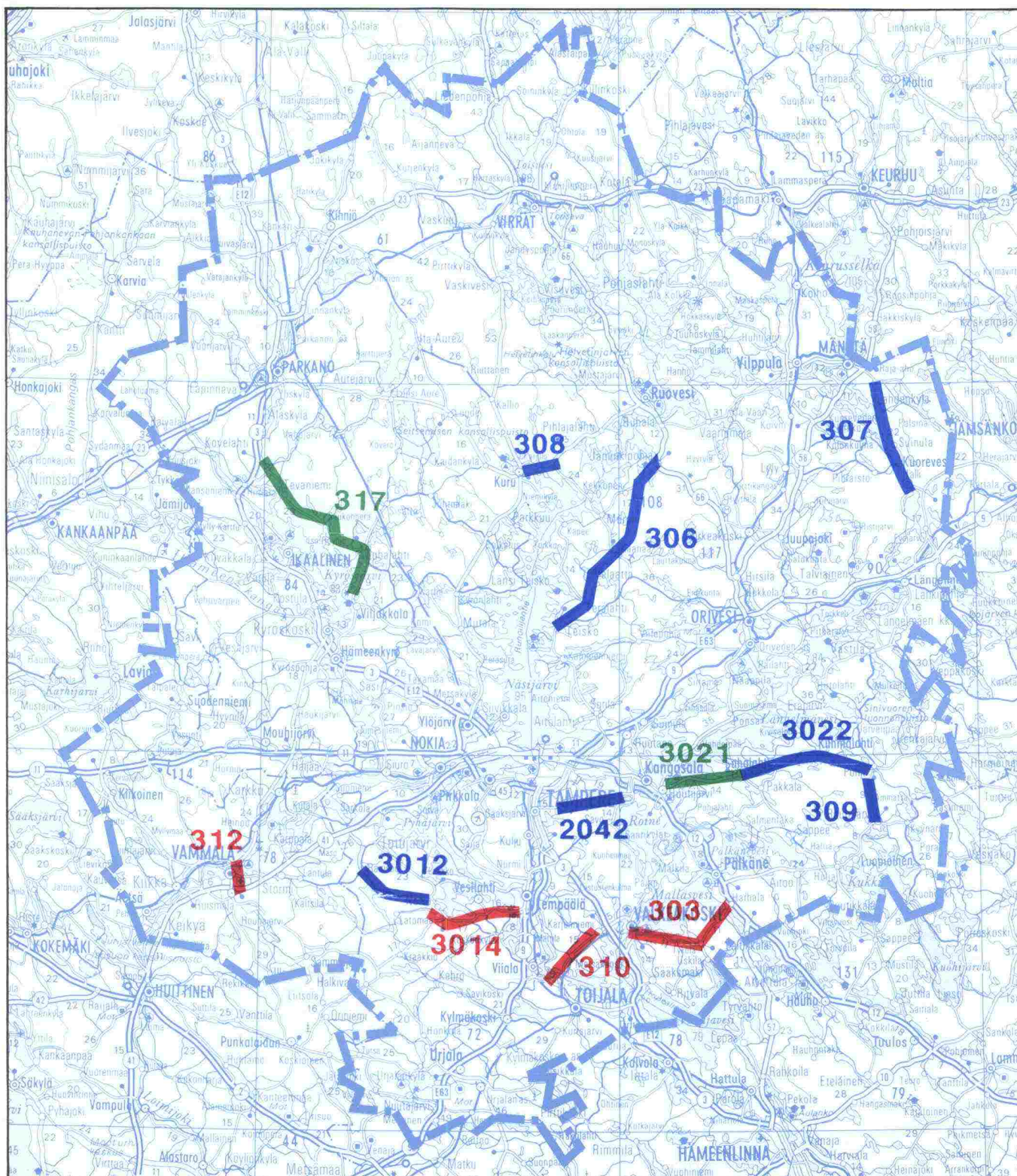
- 3021 **Mt 325 Kangasala-Sahalahti, tien parantaminen**, 19 Mmk
- 317 **Mt 276 Vilpee-Luhalahdi-Riitälä, 30 Mmk**
Mt 276 on pääyhteys Seitsemisen kansallispuiston ja valtatie 3 välillä.

II KIIREELLISYYSLUOKKA (v. 1996-1999)

- 312 **Mt 249, Vammalan ohikulkutien rakentaminen Rautaveden yli**
Nykyinen katuyhteys Rautaveden yli kulkee keskustan kautta, raskasta läpikulkuliikennettä, toimivuus- ja ympäristöongelmia. (**Tehokkuus- ja ympäristö**-hanke) 90 Mmk
- 303 **Mt 307 Valkeakoski-Pälkäne, tien parantaminen**
Teollisuuden kuljetuksia, nykyinen tie kapea ja huonokuntoinen. (**Tehokkuus**-hanke) 42 Mmk
- 310 **Mt 304 Toijala-Valkeakoski, tien parantaminen kevytliikennejärjestelyin**
Sisääntulotie Vt 3:lta Valkeakoskelle, tärkeä teollisuuden kuljetusten reitti, työmatkaliikennettä, kevyen liikenteen väylästä puutteellinen. (**Tehokkuus**-hanke) 41 Mmk
- 3014 **Mt 301 Lempäälä-Narva, tien suuntauksen parantaminen**
Tie muodostaa osan seututieyhteydestä Vammalan seudulta valtatielle 3, nykyinen tie ei vastaa seututietasoa. (**Tasapaino- ja tehokkuus**-hanke) 17 Mmk

III KIIREELLISYYSLUOKKA (v. 2000-2004)

- 3022 **Mt 325 Sahalahti-Pohja, tien parantaminen kevytliikennejärjestelyin**
Työmatkaliikennettä ja teollisuuden kuljetuksia, tärkeä yhteys Tampereen seudulta Päijänteelle, nykyinen tie heikkokuntoinen ja kapea. (**Tasapaino- ja tehokkuus**-hanke) 33 Mmk
- 308 **Mt 337 Kuru-Karjula, tien parantaminen kevytliikennejärjestelyin**
Kevytliikenneväylästä puutteellinen. (**Tasapaino- ja ympäristö**-hanke) 3 Mmk
- 2042 **Tampereen eteläinen kehätie (II-kehä) välillä Hervanta-Kangasala, tien rakentaminen**
Tukee alueen maankäytön kehittämistä, parantaa yhteyksiä Hervannasta itään. (**Tehokkuus**-hanke) 65 Mmk
- 309 **Mt 322 Pohja-Rautajärvi, tien suuntauksen parantaminen**
Työmatka- ja asiointiliikennettä, tien geometriasta johtuvia turvallisuusongelmia. (**Tasapaino- ja tehokkuus**-hanke) 5 Mmk
- 306 **Mt 338 Maisansalo-Jäminkipohja, tien parantaminen**
Teollisuuden kuljetuksia, tärkeä työmatka- ja asiointiliikenteen reitti, nykyinen tie ei vastaa seututietasoa. (**Tasapaino- ja tehokkuus**-hanke) 30 Mmk
- 307 **Mt 343 Mänttä-Halli, tien parantaminen ja kevytliikennejärjestelyt**
Teollisuuden kuljetuksia, työmatka- ja asiointiliikennettä, nykyinen tie ei vastaa seututietasoa, turvallisuusongelmia. (**Tasapaino- ja tehokkuus**-hanke) 20 Mmk
- 3012 **Mt 299 Rämsöö-Kurala, tien rakentaminen**
Tie muodostaa osan seututieyhteydestä Vammalan seudulta valtatielle 3, parantaa elinkeinojen toimintaedellytyksiä alueella, nykyinen tie erittäin heikkotasoinen. (**Tasapaino**-hanke) 35 Mmk



SEUTUTIET



- I Kiireellisyysluokka 1995
- II Kiireellisyysluokka (1996-1999)
- III Kiireellisyysluokka (2000-2004)

YHDYSTIET

I KIIREELLISYYSLUOKKA (v. 1995)

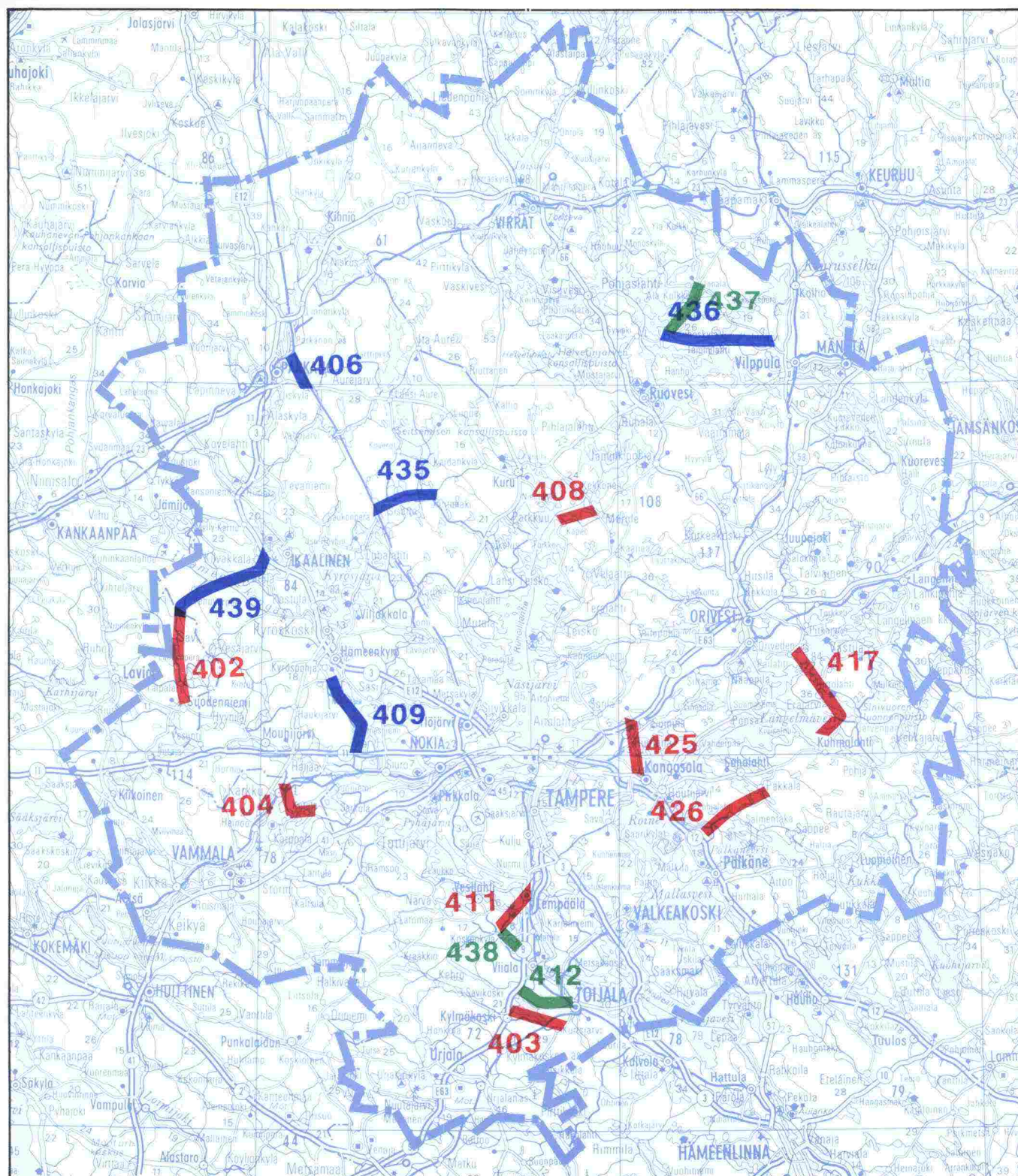
- 412 Pt 13723, Kylmäkoski, 7 Mmk
- 437 Mt 3481, Salonsaari-Innala, Ruovesi ja Vilppula, 15 Mmk
- 438 Mt 2985, Koskenkylä, Vesilahti ja Viiala, 2 Mmk

II KIIREELLISYYSLUOKKA (v. 1996-1999)

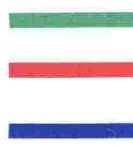
- 425 Mt 340 Ruutana-Kangasala, 18 Mmk
- 403 Mt 2852 Kylmäkoski-Sotkia, 15 Mmk
- 404 Mt 2501 Karkku-Kiurala, Vammala, 5 Mmk
- 402 Mt 2594 Suodenniemi-tiepiirin raja, 9 Mmk
- 408 Pt 14277 Murole-Kapee, Tampere ja Ruovesi, 2 Mmk
- 426 Mt 3231 Kirpu-Tursola, Pälkäne, Kangasala ja Sahalahti, 9 Mmk
- 417 Mt 326 Laitamo-Kuhmalahti, 6 Mmk
- 411 Mt 2984, Vesilahti, 3 Mmk

III KIIREELLISYYSLUOKKA (v. 2000-2004)

- 439 Mt 2594 tiepiirin raja-Kilvakkala, Ikaalinen, 8 Mmk
- 406 Parkanon uusi asematie, 15 Mmk
- 409 Mt 2622 Mauri-Heinijärvi, Nokia ja Hämeenkyrö, 5 Mmk
- 435 Mt 2764, Sisättö-Juhtimäki, Ikaalinen, 10 Mmk
Mt 2764 on yhdysväylä Seitsemisen kansallispuistoon.
- 436 Pt 14349, Syvinki-Huhtijärvi, Ruovesi ja Vilppula, 25 Mmk



YHDYSTIET



- I Kiireellisyysluokka 1995
- II Kiireellisyysluokka (1996-1999)
- III Kiireellisyysluokka (2000-2004)

TAAJAMATIET

I KIIREELLISYYSLUOKKA (v. 1995)

- 524 Mt 3404, Kangasala, 8 Mmk
- 525 Mt 304, Semin mutka, Valkeakoski, 2 Mmk
- 526 Mt 3004, Lentoaseman tiejärjestelyt, Pirkkala, 1.5 Mmk
- 527 Pt 14221, Orivesi, 9.8 Mmk
- 528 Pt 14191, Lempäniemen kevyen liikenteen väylä, Ylöjärvi, 0.8 Mmk
- 530 Pt 13135, Kyröskosken kevyen liikenteen väylät, 1 Mmk
- 517 Kuorevesi, Halli Mt 343, liikenneturvallisuuden parantaminen, 0.8 Mmk
- 505 Pt 12981 Vammala, Karkku, kevyen liikenteen väylien rakentaminen

II KIIREELLISYYSLUOKKA (v. 1996-1999)

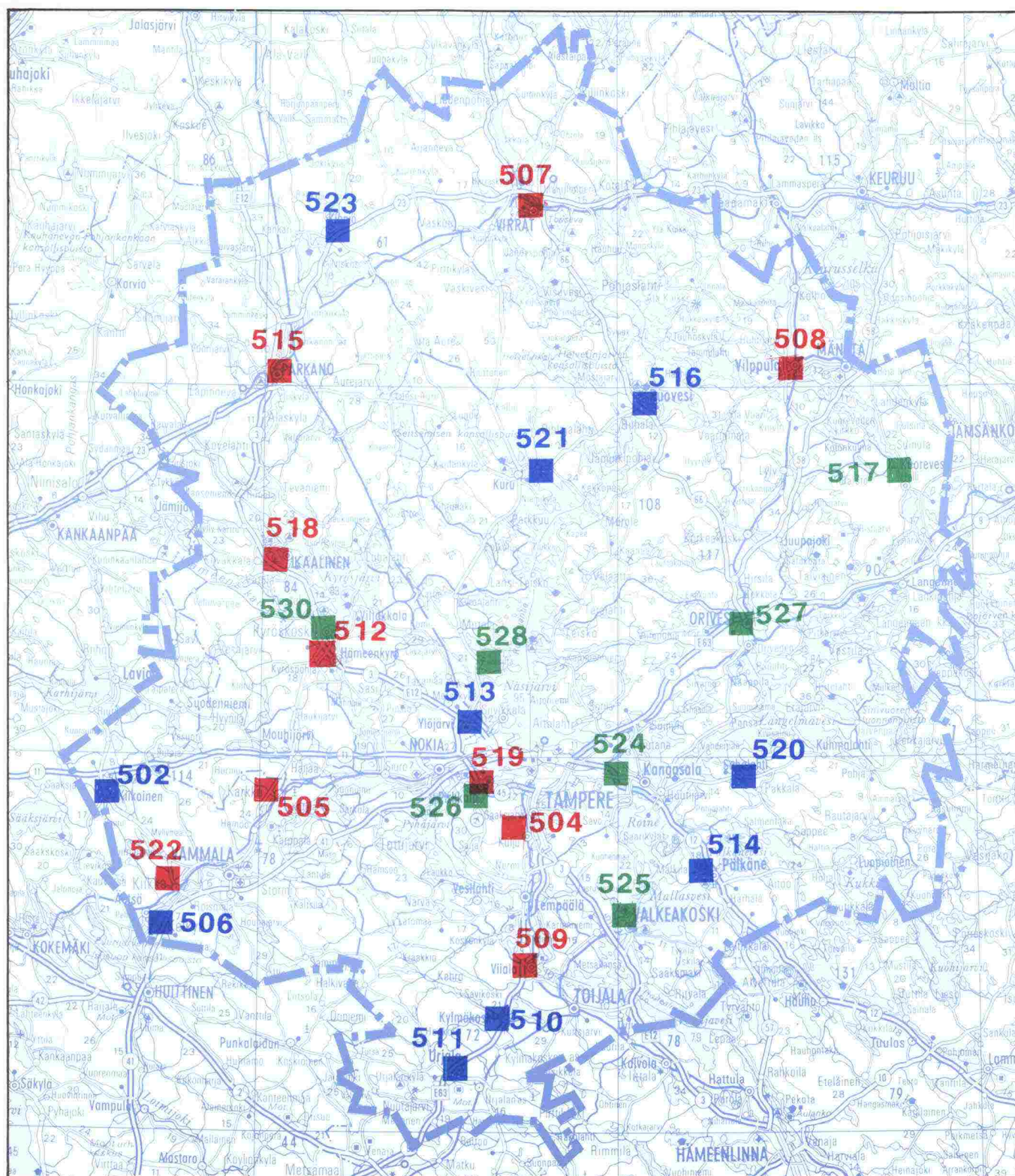
- 512 Hämeenkyrö Vt 3, liikenneturvallisuuden ja visuaalisen ympäristön parantaminen
Nykyisellä tiellä on turvallisuusongelmia, tielle liittyminen sivuteiltä on hankalaa, tie jakaa taajaman toiminnot kahtia. Valtatien 3 ohitustiesuuden rakennuttua tämä tiejakso muuttuu taajamatieksi. (Ympäristö- ja tehokkuus-hanke) 10 Mmk
- 504 Mt 306, Lempäälä, Sääksjärvi, kevyen liikenteen väylien rakentaminen ja liittymien parantaminen.
Tieosuudella on tapahtunut kevyen liikenteen onnettomuuksia, kevytliikenteen ylitykset ovat turvattomia. Tieympäristö kaipaa kohentamista. (Tehokkuus- ja ympäristö-hanke) 3.0 Mmk
- 519 Mt 302, Pirkkala, kevyen liikenteen väylien rakentaminen, liittymien parantaminen ja tiejärjestelyt.
Tieosuuksilla on tapahtunut runsaasti onnettomuuksia. Tieympäristö kaipaa kohentamista. (Tehokkuus- ja ympäristö-hanke) 10 Mmk
- 507 Virrat, Vt 23, Kt 66, Pt 14362, Pt 14365, keskustan liikennejärjestelyt ja valta- ja kantateliittymien parantaminen
Valta- ja kantatien liittymissä on tapahtunut runsaasti onnettomuuksia, kevyen liikenteen asema kanta-tiellä 66 taajaman eteläpuolella on turvaton. Sisääntulotiet ovat ilmeeltään yksitoikkoisia, liittymäalueet ovat laajoja. Keskustan liikennejärjestelyt ovat sekavia, tieympäristöt ovat paikoin viimeistelemättömiä ja jaksottumattomia. (Tehokkuus- ja ympäristö-hanke) 5 Mmk
- 508 Vilppula, Mt 347, liittymien parantaminen
Keskustan liittymissä on tapahtunut melko paljon onnettomuuksia. Laajat liittymät, leveät tietilat tekevät taajamakuvasta ankeaa ja yksitoikkoista. (Ympäristö- ja tehokkuus-hanke) 3.0 Mmk
- 518 Ikaalinen, Mt 275, sisääntulotien liikenneturvallisuuden ja tieympäristön parantaminen
Sisääntulotie on ilmeeltään erittäin yksitoikkoinen. Kaavatieliittymissä runsaasti onnettomuuksia. (Tehokkuus- ja ympäristö-hanke) 6.0 Mmk

- 522 **Mt 258, Kiikka, tieympäristön parantaminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen**
Pohjanmaantien raskas liikenne kulkee keskustan läpi. Tieympäristö kaipaa parantamista ja keinoja ajonopeuden alentamiseksi, liittymäjärjestelyjä, kevyen liikenteen väylästä täydentämistä, istutuksia. (Ympäristö-hanke) 2 Mmk
- 509 **Viiala, Mt 303, Pt 13735 ja Pt 13736, keskustan pääraitin, sisääntuloteiden sekä ohi kulkevan maantien liikenneturvallisuuden ja tieympäristön parantaminen**
Kevyen liikenteen olosuhteet ovat turvattomat. Kevyen liikenteen väylät puuttuvat sisääntuloteiltä, onnettomuuksia on tapahtunut. Maantie 303 on osa Vammala - Valtatie 3 välistä yhteyttä. Tieympäristö on monin paikoin erittäin ankeaa. (Ympäristö- ja tehokkuus-hanke) 16 Mmk
- 515 **Parkano Pt 13331, keskustan liikenneympäristön selkeytys ja visuaalisen ympäristön parantaminen**
Parkanossa on kaunis suurmaisema, mutta liikennejärjestelyiltään sekava ja jäsentymätön ja ilmeeltään osin ankea keskusta. Erityisesti Pt 13331 on liian leveä houkuttellen autoilijaa suuriin nopeuksiin, kevyen liikenteen ylityksistä muodostuu pitkiä. (Ympäristö-hanke) 14 Mmk
- 523 **Kihniö, Pt 13341, Pt 2790, tietilan jäsentäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen**
Keskustan tiet ovat kauttaaltaan liian leveitä ja suoria. Onnettomuuksia on tapahtunut hieman. Toimenpiteet tehdään tien rakenteen parantamisen yhteydessä. (Ympäristö- ja tehokkuus-hanke) 3 Mmk

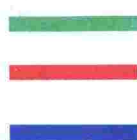
III KIIREELLISYYSLUOKKA (v. 2000-2004)

- 506 **Äetsän keskustaajama, Mt 249, Pt 12945, ohikulkutien liikenneturvallisuuden ja taajaman pääraitin taajamakuvan eheyttäminen**
Taajaman pääraitti on leveä, tilallisesti hahmottumaton ja ilmeeltään erittäin ankea. Ohikulkutiellä, Mt 249, on tapahtunut onnettomuuksia, kevyen liikenteen väylä puuttuu. (Tehokkuus- ja ympäristö-hanke) 3 Mmk
- 502 **Kiikoinen, Pt 12960, keskustan kevyenliikenteen turvallisuuden parantaminen**
Pääraitin varresta puuttuu kevyen liikenteenväylä. Onnettomuuksia ei ole sattunut. Pääraitin ympäristön rakennuskanta, ilme, kapea tietila on paikoin erittäin herkkää ja taajaman ilme on eheä. Kohde sopisi kehittämishankkeeksi, jossa tutkittaisiin, kuinka liikenneturvallisuutta saataisiin arimilla alueilla parannettua pienin, ympäristöä kunnioittavin toimenpitein. (Ympäristö-hanke) 3 Mmk
- 510 **Kylmäkoski, Pt 13720, liikenneturvallisuuden parantaminen, tieympäristön pienet parantamistoimenpiteet**
Pääraitin varresta puuttuu kevyen liikenteen väylä. Onnettomuuksia ei ole tapahtunut. Kohde sopisi kehittämishankkeeksi, jossa tutkittaisiin, kuinka liikenneturvallisuutta ja turvallisuudentunnetta saataisiin parannettua pienin, ympäristöön sopivin toimenpitein. (Ympäristö-hanke) 4 Mmk
- 514 **Pälkäne Pt 13982, uuden keskustan osan tieympäristön viimeistely ja liikenneturvallisuuden parantaminen**
Tieosalla on tapahtunut jonkin verran onnettomuuksia. Pälkäneellä suurmaisema ja vanha keskusta ovat kauniita, sensijaan uuden keskustan liikennejärjestelyt ovat jäsentymättömiä ja tieympäristö on paikoin rumaa. Huom. toimenpiteiden tulee olla yksinkertaisia ja selkeitä, ympäristöönsä sopivia. (Ympäristö- ja tehokkuus-hanke) 3 Mmk
- 511 **Urpala, Mt 284, Pt 13705, keskustan pääraitin tieympäristön parantaminen ja kevyen liikenteen verkoston täydentäminen**
Pääraitti on ilmeeltään erittäin ankea. (Ympäristö-hanke) 8 Mmk

- 516 **Ruovesi Pt 14314, taajaman pääraitin liikenneympäristön selkeytys ja visuaalisen ympäristön parantaminen**
Ruovedellä on kaunis suurmaisema ja arvokasta vanhaa rakennuskantaa keskustassa. Sen sijaan pääraitin ympäristö on liikenteellisesti jäsentelemätön ja sekava. Raitilla on tapahtunut runsaasti pieniä onnettomuuksia. (**Ympäristö- ja tehokkuus**-hanke) 3 Mmk
- 521 **Kuru, kirkonkylän keskusta**
Keskustan liikennejärjestelyt ovat erittäin sekavat, sekavuus on myös visuaalinen ongelma. Kevyenliikenteenväylä puuttuu päätien varresta. (**Ympäristö- ja tehokkuus**-hanke) 5 Mmk
- 520 **Sahalahti, Mt 325, Pt 14011, pienet tieympäristöä kohentamistoimenpiteet**
Keskustan taajamatie on samalla läpikulkutie. Tieympäristö on ankeaa. (**Ympäristö**-hanke) 2 Mmk
- 513 **Ylöjärvi Pt 13799/02 (Soppeentie), Pt 13798 (Erkontie), liikenneturvallisuuden ja visuaalisen ympäristön parantaminen**
Paljon onnettomuuksia, teiden ilme ei vastaa niiden toimintaa. (**Tehokkuus- ja ympäristö**-hanke) 2 Mmk



TAAJAMATIET



- I Kiireellisyysluokka 1995
- II Kiireellisyysluokka (1996-1999)
- III Kiireellisyysluokka (2000-2004)

4. VAIKUTUSTARKASTELU

4.1 VAIKUTUSTEN KOHDENTUMINEN

Yleistä

Elinkeinoelämälle tuotetaan hyötyä mm. parantamalla raaka-aineiden ja valmiiden tuotteiden kuljetusten kannalta merkittäviä yhteyksiä. Tiehanke voi edesauttaa taajaman maankäytön kehittämistä, se voi luoda yhdyskunnan rakenteen kannalta edullisia maankäytön laajenemistai tiivistymisalueita.

Rakennettava tie voi toisaalta muodostua uhaksi yhdyskuntarakenteen tiiveydelle ja taloudellisuudelle tien houkuliessa muusta maankäytöstä irralleen jääviä toimintoja. Maakunnan alueella on laajoja syrjäisiä asuttuja alueita, joilta on pitkät matkat jopa kuntatason palveluille, samoin työmatkat muodostuvat pitkiksi. Parantamalla haja-asutusalueilla tärkeimpiä palvelu- ja työmatkaliikenteen yhteyksiä tuetaan tarkoituksenmukaista aluerakennetta ja edistetään alueellista tasapainoisuutta.

Hankkeiden liikenteelliset vaikutukset kohdistuvat yleensä liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Näiden paraneminen vaikuttaa puolestaan ajokustannuksiin. Jos ajokustannusten säästöt ylittävät hankkeen toteuttamis- ja ylläpitokustannukset tietyllä käyttöajalla, on hanke liikennetaloudellisesti kannattava. Hankkeen taloudellisuus onkin yksi tärkeimmistä kriteereistä hankkeiden keskinäisessä vertailussa. Vähäliikenteisillä teillä on vähimmäistavoitteena tien pitäminen liikennöitävässä kunnossa.

Monet taajamatiehankkeet parantavat ja selkiyttävät huomattavasti taajaman visuaalista ympäristöä, parantavat liikenneturvallisuutta sekä vähentävät kevyen liikenteen turvattuuden tunnetta. Hankkeiden jatkosuunnittelussa tulee ottaa erityisesti huomioon maisemalliset, luonnon ja kulttuuriympäristön arvot ja sovittaa rakentamistoimenpiteet ympäristöarvot huomioonottaen.

Valta- ja kantatiet

Valta- ja kantateihin kohdistuvilla toimenpiteillä parannetaan liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta, mistä aiheutuu välitöntä säästöä liikennekustannuksiin. Samalla yritysten toimintaedellytykset paranevat kuljetusten nopeutuessa ja liikenneverkon toimintavarmuuden parantuessa. Yleensä säästöä saadaan eniten niissä hankkeissa, joissa vilkasliikenteiselle, mutta liikennöitävyydeltään puutteellisille väylälle tehdään merkittäviä parannustoimenpiteitä (esim. vt 3 Iittala-Kulju, Paasikiven-Kekkosentie, vt 3 Hämeenkyrön kohdalla). Valtatiet 3, 9 ja 12 ovat teollisuuden tärkeimpiä kuljetusreittejä, joten niille tehdyt toimenpiteet hyödyttävät suoraan myös Pirkanmaan elinkeinoelämää.

Uusien valta- ja kantatiejaksojen rakentaminen aiheuttaa aina muutoksia luonnonolosuhteisiin ja usein myös rakennettuun ympäristöön. Vaikutukset ovat yleensä negatiivisia uuden tien välittömässä läheisyydessä, sensijaan muulla tieverkolla olosuhteet paranevat liikenteen siirryessä uudelle tielle. Väylän rakentamisesta aiheutuvia haittoja voidaan minimoida hyvällä suunnittelulla: tie suunnitellaan niin, että se sopeutuu maisemaan, tien estevaikutusta lievennetään riittäväillä poikittaisyhteyksillä ja huolehditaan meluntorjunnasta.

Merkittävimmät valta- ja kantateiden kehittämishankkeet kuuluvat ympäristövaikutusten arviointimenettelystä voimaan astuneen lain sekä asetuksen piiriin. Hankkeiden vaikutuksia mm. ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyisyyteen, maaperään, kasvillisuuteen, yhdyskuntarakenteeseen ja maisemaan arvioidaan hankkeen suunnittelun yhteydessä. Tiedottaminen ja kansalaisten osallistuminen tulee näissä hankkeissa olemaan tavallista laajempaa.

Muiden kuin YVA-lain piiriin kuuluvien tiehankkeiden osalta vaikutukset selvitetään hankesuunnitteluvaiheessa. Kun tiesuunnittelu kytkeytyy kaavoitukseen, on voimassa rakennuslain 3 §: "kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman toteuttamisen ympäristövaikutukset sekä yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuri- ja muut vaikutukset".

Kaikki ohjelmaan esitetyt valta- ja kantatiehankkeet ovat **tehokkuus**-hankkeita, joillakin on lisäksi myös **ympäristö**-painotusta.

Seututiet

Seututiehankkeet parantavat liikennöitävyyttä ja liikenneturvallisuutta. Samalla useimmat hankkeet ovat myös merkittäviä elinkeinoelämän kuljetusreittejä tai aluerakenteellisesti erityisen merkittäviä yhteyksiä, esim. Vammalan ohituskultie ja mt 325 välillä Kangasala-Sahalahti. Teollisuuden kannalta tärkeitä kuljetusreittejä ovat edellämainittujen lisäksi mm. Valkeakoski-Toijala ja Valkeakoski-Pälkäne tiet. Yhteyspuutteita poistavat Vammalan ohituskultie, Tampereen eteläinen kehätie (II-kehä) sekä Vammala-Vesilahti-Viiala tieyhteys. Tampereen eteläisen kehätien valmistuminen tuo myös kaupunkiseudulle uusia maankäytöllisiä mahdollisuuksia.

Seututeitä parannetaan valtaosin niiden nykyisissä tiekäytävissä. Hankkeen hyvällä suunnittelulla saadaan useimmiten estettyä uusien mm. maisemavaurioiden syntyminen, tie voidaan maastouttaa parantamisen yhteydessä jopa nykyistä luontevammin. Esitetyt seututiet eivät kulje erityisen arvokkaiden alueiden halki. Vaaraa ympäristöllisten ongelmien syntymiselle muodostuu, kun tietä ollaan parantamassa järeästi tai sille ollaan etsimässä kokonaan uutta reittiä.

Lähes kaikki **tehokkuus**- ja **ympäristö**-kriteerin täyttävät seututiehankkeet ovat mukana suunnitelmassa. Pelkät **tasapaino**-hankkeet on yleensä esitetty toteutettavaksi suunnittelujakson jälkeen.

Yhdystiet

Suunnitelmaan sisältyvät yhdystiehankkeet parantavat lähinnä paikallisen työmatka- ja asiointiliikenteen olosuhteita. Joillakin tieosuuksilla on merkitystä myös puunjalostusteollisuuden ja maataloustuotteiden kuljetusreiteinä. Yhdysteiden läheisyydessä on Pirkanmaalla paljon ympäristöllisiä arvoja (maisema- ja kulttuurihistorialliset alueet, luonnosuojelukohdeet, muinaismuistot, kylämiljööt). Yhdysteille esitetyt toimenpiteet ovat kuitenkin yleensä vähäisiä, ja hyvällä hankesuunnittelulla ympäristöarvoja pystytään kunnioittamaan.

Kiireellisimmäksi arvioitu yhdystiehanke Mt 340 (Ruutana-Kangasala) on selkeästi **tehokkuus**-hanke. Muut yhdystiehankkeet ovat **tasapaino**-hankkeita, puutavarakuljetusten reiteillä on myös **tehokkuus**-painotusta.

Taajamatiet

Kevyen liikenteen olosuhteiltaan ja liikenneturvallisuudeltaan huonoimmat taajamat parannetaan. Hyvälle lopputulokselle on monessa tapauksessa edellytyksenä taajamatien suunnittelun ja taajaman keskustan kaavoituksen samanaikaisuus. Näin tietila ja sen toiminnot tulevat suunnitelluiksi yhteensopiviksi. Taajamiin esitetyt toimenpiteet parantavat yleensä liikenneturvallisuutta sekä selkeyttävät ja kaunistavat taajamakuva. Niillä on myös merkitystä taajaman elinkeinotoiminnalle, kun taajaman toimivuutta ja imagoa kohennetaan.

Taajamahankkeet ovat pääasiassa **ympäristö**-hankkeita, liikenneturvallisuuden parantuessa myös **tehokkuus**-hankkeita.

4.2 RAHOITUSTARPEET

Tienpidon rahoituksen jakautuminen suunnittelujaksolla

Tieverkon kehittämissuunnitelman toteuttamiskustannukset (Mmk) kiireellisyysluokittain ovat seuraavat:

	1995	1996-1999	2000-2004	Yhteensä
Valta- ja kantatiet	50	1200	1200	2450
Seututiet	50	190	190	430
Yhdystiet	25	70	60	155
Taajamat	25	75	40	140
Yhteensä	150 Mmk	1535 Mmk	1490 Mmk	3175 Mmk
		(380 Mmk/v)	(250 Mmk/v)	

Valta- ja kantatiehankkeet ovat lähes yksinomaan ns. **kehittämishankkeita**, joiden rahoitus ja ajoitus tapahtuu hankekohtaisesti eduskunnan päätöksellä. Seututeistä kehittämishankkeita ovat Vammalan ohikulkutie ja Tampereen eteläinen kehätie (II-kehä). Kehittämishankkeiden kokonaiskustannukset suunnittelukaudella ovat noin **2600 Mmk**. Tämä on yli tielaitoksen laatimassa valtakunnallisessa tieverkon 10-vuotisessa kehittämissuunnitelmassa Pirkanmaalle esitettyjen kehittämishankkeiden rahoituksen. 2600 Mmk:n hankerahoitus perustuu Pirkanmaan maakunnan kehittämisen kannalta tarvittaviin pääteiden rahoitustarpeisiin, jossa korostuu sisämaan maakunnan kehityksen riippuvuus hyvistä tieolosuhteista.

Taajamatiet sekä osa seutu- ja yhdystiehankkeista ovat liikenneympäristön parantamishankkeita, muut toimenpiteet ovat kunnostus- ja peruskorjaushankkeita. Näiden **perustienpitoon** kuuluvien hankkeiden kustannukset suunnittelukaudella ovat noin **575 Mmk**. Kustannusarvioista on huomattava, että ohjelmassa on esitetty vain tärkeimmät liikenneympäristön parantamishankkeista sekä kunnostus- ja peruskorjaushankkeista. 575 Mmk:n rahoitus vastaa Hämeen tiepiirin viime vuosina saamaa tärkeimpien perustienpidon hankkeiden rahoitusta Pirkanmaalle.

Muut tienpitokustannukset (hoito, suunnittelu, sillat ja laiturit, viranonomaispalvelut) eivät sisälly em. kustannusarvioihin.

5. JATKOTOIMENPITEET

5.1 SUUNNITELMAN KÄSITTELY

Tieverkon kehittämissuunnitelma viedään työryhmän ehdotuksena Pirkanmaan maakuntahallituksen käsittelyyn ja esitellään maakuntavaltuustolle. Tämän jälkeen suunnitelmasta pyydetään lausunnot kunnilta ja elinkeinoelämän edustajilta.

5.2 JATKOSUUNNITTELU

Koko tiestön kattava puuterekisteri eli kuvaus eri tieosilla olevista toimivuus-, turvallisuus- ja kuntopuutteista olisi ohjelmointityössä suureksi hyödyksi. Toinen menetelmäongelma koskee seutukuntien ja kuntien toiveiden tietoonsaamista. Jatkossa olisi selvitettävä, miten seutukuntien toiveet saataisiin paremmin esille seutukunnittaisissa alueohjelmissa.

Elinkeinoelämän tarpeita on tässä työssä kartoitettu suppealla kyselyllä, joka tehtiin työn loppuvaiheessa Pirkanmaan merkittävimmille teollisuusyrityksille. Kyselyn tuloksia voidaan pienestä otoksesta johtuen pitää lähinnä suuntaa antavina, mutta niillä on kuitenkin ollut vaikutusta joidenkin yhdystieliukkaisten tieosien parantamistarpeen arviointiin. Ennen seuraavaa suunnitelman päivitystä olisi syytä tehdä perusteellisempi selvitys kuljetuksien määrästä ja reiteistä sekä puutteellisiksi koetuista tieyhteyksistä.

Tieverkon kehittämissuunnitelma muodostaa osan Pirkanmaan maakuntasuunnitelmasta ja toimii kehysohjelmalla alueellisille kehittämisohjelmille. Seutukaavan ja kehittämissuunnitelman tavoiteverkoissa vielä esiintyvät eroavaisuudet poistetaan. Hämeen ja Turun tiepiirit käyttävät kehittämisohjelmaa toimintasuunnitelmiansa pohjana.

Tieverkon kehittämissuunnitelma päivitetään vuosittain, lisäksi tehdään kerran valtuustokaudessa perusteellisempi, suunnittelun perusteita koskeva tarkistuskierrös.

Pirkanmaalle ovat liikenneyhteydet ensiarvoisen tärkeitä. Toimivan ja tehokkaan tieverkon merkitystä korostavat alueen sisämaan sijainti ja sujuvia kuljetusyhteyksiä tarvitsevan vientiteollisuuden voimakas rooli maakunnassa. Tämän vuoksi Pirkamaan osuus valtakunnallisista tiemäärärahoista olisi saatava säilymään vähintään nykyisellä tasollaan.

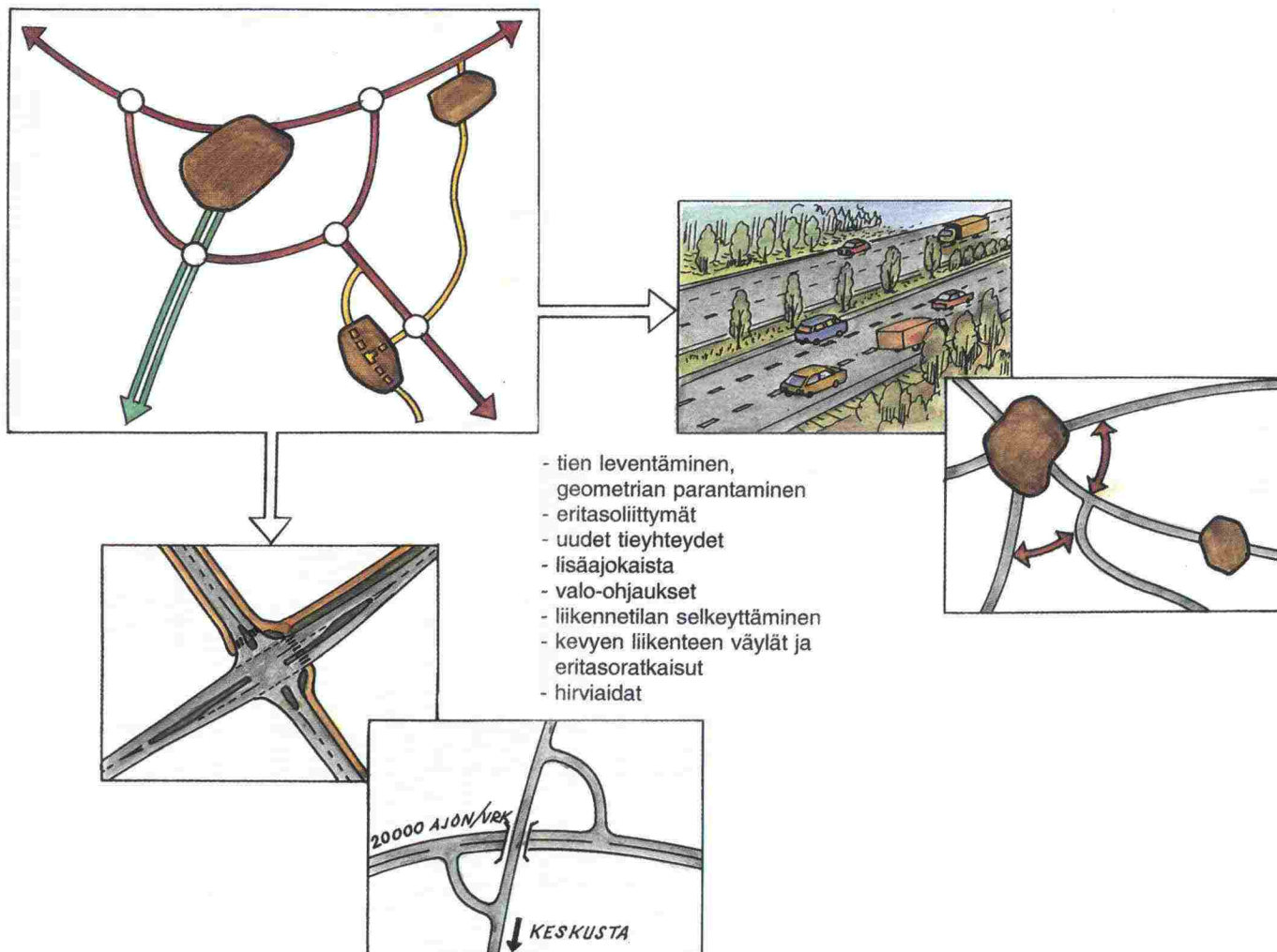
LIITTEET

Painotusvaihtoehtojen "TEHOKKUUS", "YMPÄRISTÖ" ja "TASAPAINO" kuvaukset

Hankekortti, sisältö ja esitystapa

Arviointilomake, sisältö ja esitystapa

"TEHOKKUUS"



AVAINSANAT

Liikenteen toimivuus
Liikenneturvallisuus
Liikennetalous

PERIAATE

Toimenpiteet painottuvat päätiestön parantamiseen ja yleensä niihin väylähankkeisiin (myös alemmalla tieverkolla), joilla saavutetaan paras hyöty/kustannussuhde.

TYYPILLISIÄ TOIMENPITEITÄ

Väylien kapasiteetin parantaminen

Liittymien toimivuuden parantaminen

Onnettomuusriskien pienentäminen

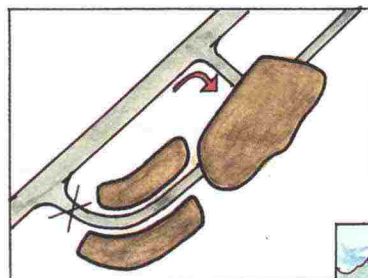
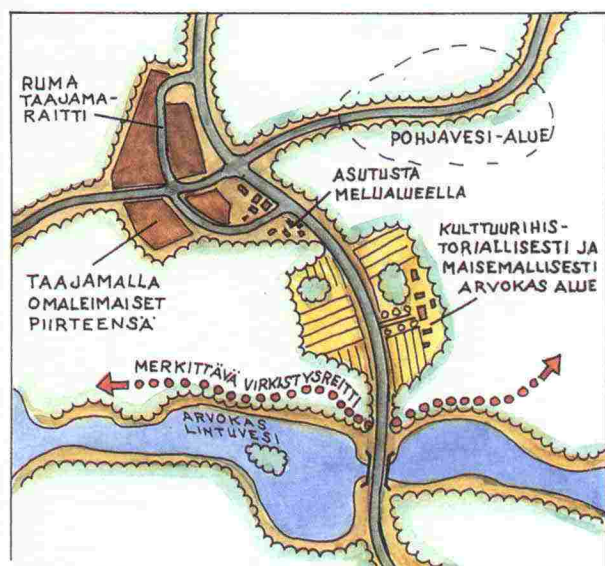
YLEISIÄ VAIKUTUKSIA

Tiestöä parannetaan pääasiassa pääteillä sekä taajamissa ja niiden läheisyydessä.

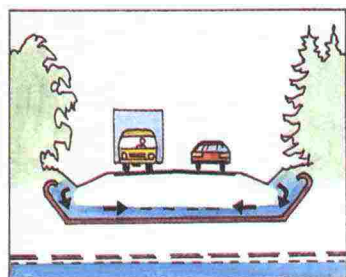
Maaseudun vähäliikenteinen tiestö jää nykyiselleen.

Toimenpiteillä saavutetaan paras liikennetaloudellinen hyöty.

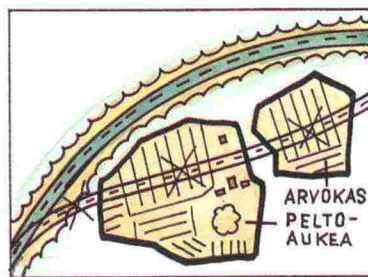
"YMPÄRISTÖ"



- läpikulkuliikenteen vähentäminen
- nopeuksien alentaminen
- melusteiden rakentaminen
- nopeusrajoitukset
- liikenteen ohjaaminen muille reiteille



- suolauksen vähentäminen, rakenteellinen suojaus pohjavesialueilla
- tielinjaus kiertää arvokohteen
- istutukset, maisemavaurioiden korjaaminen
- taajamien tieympäristöjen kohentaminen



AVAINSANAT

Luonto
Visuaalinen ympäristö
Liikennehaitat

PERIAATE

Tiehankkeiden suunnittelussa ja toteuttamisessa panostetaan luonnonsuojeluun, liikennehaittojen torjumiseen ja visuaalista ympäristöä parantaviin toimenpiteisiin.

TYYPILLISIÄ TOIMENPITEITÄ

Keskustojen liikennesaneeraukset

Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen

Maisemanhoito, luonnonympäristön ja rakennetun ympäristön suojeleminen

Liikennehaittojen torjuminen

Pohjavesien suojeleminen

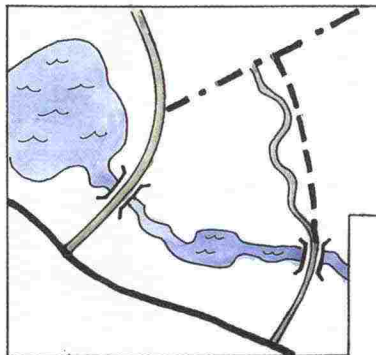
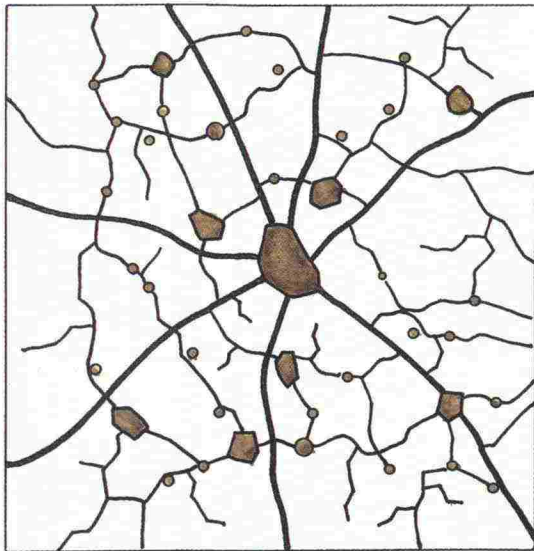
YLEISIÄ VAIKUTUKSIA

Luontoa säästetään

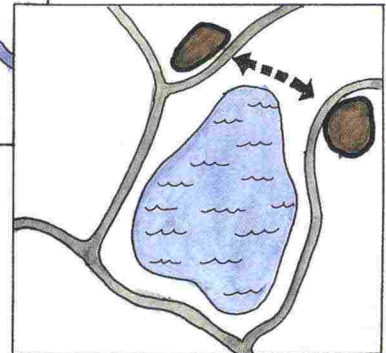
Liikenne- ja asuinympäristöä parannetaan

Ruuhkautuvilla teillä liikennöitävyys ei parane

"TASAPAINO"



- kelirikkoteitä parannetaan
- kunnostetaan siltoja
- päällystetään teitä
- tien suuntausta ja rakennetta parannetaan
- rakennetaan uusi tie



AVAINSANAT

Alueellinen tasapuolisuus

PERIAATE

Tiestön kunto ja liikennöitävyys ovat vähintään tyydyttävät koko maakunnan alueella.

TYYPILLISIÄ TOIMENPITEITÄ

Alemman tiestön liikennöitävyyden parantaminen

Yhteyspuutteiden poistaminen

YLEISIÄ VAIKUTUKSIA

Luo tasapuolisemmat edellytykset elinkeinotoiminnalle maakunnan eri osissa

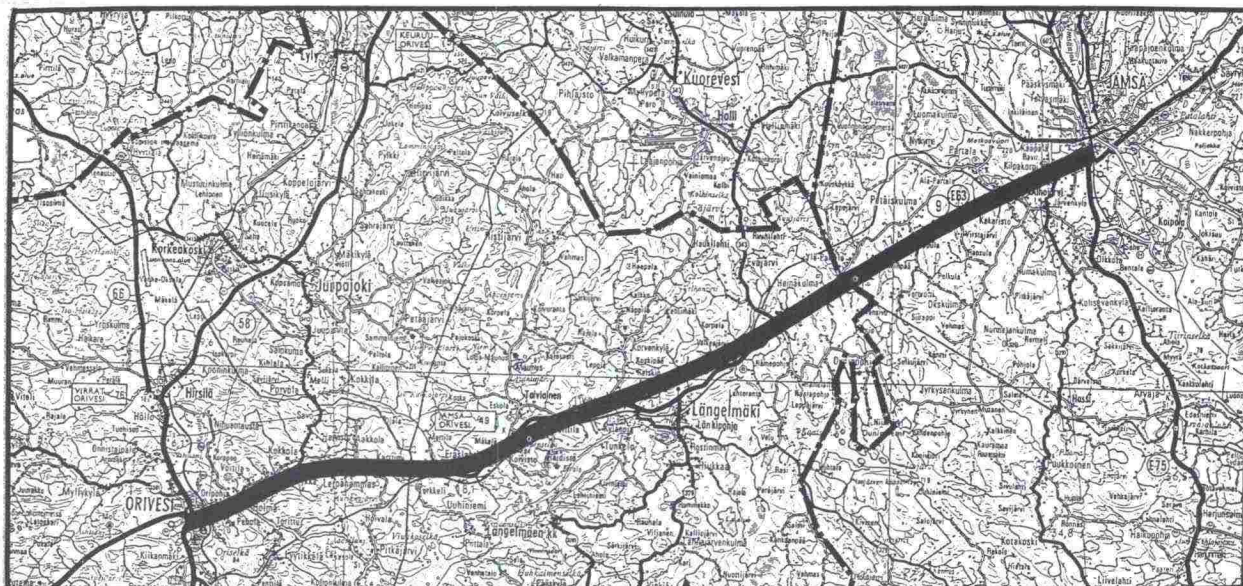
Vahvistaa maaseutua ja alempia keskuksia kaupunkikeskusten kustannuksella

Päätiestön ja ruuhkautuvien teiden olosuhteet eivät parane

HANKEKORTTI

Vt 9 perusparantaminen välillä Orivesi-Jämsä

1(2)

Tien/tieosien nro
9/211-217Tien/tieosan ja kunnan nimi
Valtatie 9, Orivesi, LängelmäkiHanke nro
103**Nykytilanne**

Nykyinen tie ei vastaa geometrialtaan ja välityskyvyltään valtateille asetettuja vaatimuksia. Pääosalla väliä on nopeusrajoituksena 80 km/h. Ohittaminen on erittäin vaikeaa. Jonoutumista tapahtuu helposti. Nykyisen tien leventäminen ei riittävästi paranna liikenneoloja. Liikennemäärät eivät edellytä uuden moottoriväylän rakentamista ennen vuotta 2000 (tarveselvitys).

Erityisesti raskas liikenne on tieosuudella lisääntynyt nopeasti. Onnettomuusriski on kasvanut. Tekniseltä standardiltaan vanhentunut tieosuus on koko valtatiejakson heikoin osuus (PL budjettitav. 1995).

Vt 9 kuuluu erityispäätieluokkaan. Valtatieverkon kehittämissuunnitelman (TIE 2010) tavoitteena on korkealuokkainen kaksikaistainen valtatie.

Toimenpide-ehdotus

Nykyistä tietä perusparannetaan vaiheittain. Nykyisen tien leventäminen ei parantaisi riittävästi liikenneoloja, tien puutteellinen geometria ja nopeustavoite 100 km/h edellyttävät tien järeää parantamista (tarveselvitys). Tarveselvityksen mukaan parantaminen kannattaa aloittaa tarkastelujakson alku- ja loppupäästä, Orivedeltä ja Jämsästä. Koko jakson Orivesi-Jämsä parantamiskustannukset ovat noin 185 Mmk (Hämeen tiepiirissä 150 Mmk).

Vaikutukset

Parantamisen jälkeen tiejakso täyttää valtatielle asetetut vaatimukset. Liikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus paranevat. Elinkeinoelämälle tulee hyötyä varmentuvien kuljetusten kautta. Hyöty-kustannussuhde on korkeintaan 0.98. Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee erityisesti ottaa huomioon maisema- ja luontoarvot.

- vaikutusten painotus: tehokkuus

HANKKEEN PERUSTIEDOT

Tieluokitus	- hallinnollinen luokka	Maantie
	- toiminnallinen luokka	Valtatie
	- tehtävät	

Tien laatutaso

- näkemät	>300 m 41-71 % (tieosittain)
- poikkileikkaus	8.5/7
- päällyste	AB

Liikenneolosuhteet

- liikennemäärä (KVL 1993)	3300-4400
KKVL oli 1000-1500 ajon. suurempi kuin KVL	
- liikenne-ennuste (KVL v.2000)	3600-5800
- onnettomuudet (HEVA1989-93)	34 (Hämeen tiepiirin puolella)
- HEVA-onn.aste (onn/10 ⁸ ajonkm v)	13 "
- nopeusrajoitus	80-100 km/h
- pituus	36 km Hämeen tp. (Orivesi-Jämsä 50 km)

Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

Valtatie 9 Turku-Kuopio on yksi maan tärkeimmistä poikittaisyhteyksistä. Se yhdistää kolme valtakunnankeskusta (Turku, Tampere ja Kuopio) sekä yhden maakuntakeskuksen (Jyväskylä). Tie palvelee myös Eurooppaan ja laajalle Itä- ja Pohjois-Suomeen suuntautuvaa liikennettä. Tie kuuluu erityispäätieluokkaan. Tien läheisyyteen sijoittuvat seuraavat kaupunki- ja kuntakeskukset: Orivesi, Jämsä ja Länkipohja. Tie kulkee pääosin maaseutualueiden halki.

Ympäristö

Linjausvaihtoehtojen läheisyydessä on joitakin merkittäviä kasvillisuus- ja eläimistökohteita. Linjausvaihtoehtojen varrella on maisemia, joihin tien sovittaminen tulee tehdä erityisen huolella. Tie sivuaa Talviaisten kylän kulttuurimaisemaa Längelmäellä ja Jämsänjoen kulttuurimaisemaa Jämsässä, (valtakunnallisesti merkittäviä kulttuurihistoriallisia ympäristöjä). Tie sivuaa Juupajoen kulttuurimaisemaa (valtakunnallisesti arvokas maisema-alue). 3. seutukaavan luonnoksessa on MTY-merkinnällä (Maa- ja metsätalousvaltainen alue, luonnonsuhteiltaan ja maisemaltaan arvokas alue) arvotettu Juupajoen ja Pehulan kulttuurimaisemat, Talviainen on merkitty arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi.

Ohjelmointi Hanke on kirjattu tienpidon 10-vuotissuunnitelmaan ohjelmaan "1500 Mmk/v" ja Pirkanmaan liiton budjettitavoitteisiin vuodelle 1995.

Suunnitelmat

Vt 9 kehittämissuunnitelma välille Orivesi-Jämsä. 1985
 Vt 9 parantaminen välillä Orivesi-Jämsän raja, tiesuunnitelma, 1989
 Vt 9 parantaminen välillä Orivesi-Jämsän raja, esisuunnitelma, 1989
 (Vt 9 parantaminen välillä Hämeen lääninraja-Jämsä, tiesuunnitelma, 1991)
 Yleissuunnitelma on tekeillä (lokakuu -94)

Selvitykset ja suunnitelmat

Vt 9 tarveselvitys välillä Orivesi-Muurame, 1990
 Vt 9 välillä Orivesi-Jämsä, hankeperustelut, 1990
 Vt 9 parantaminen välillä Orivesi-Jämsä, tarveselvitys, 1991
 Maisema-alue työryhmän mietintö II 1992, Ympäristöministeriö
 Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt, Museovirasto ja Ympäristöministeriö 1993

PIRKANMAAN TIEVERKON KEHITTÄMISSUUNNITELMA

ESIMERKKI HANKKEIDEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTITÄULUKOSTA

Hanke	Yhteiskunnalliset vaikutukset				Liikenteelliset vaikutukset				Ympäristölliset vaikutukset				Painotus					
	Elinkeinojen toimintaedellytykset	Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö	Sosiaal. ja kulttuurinen näkökulma	Vaikutusten merkittävyyden arviointi	Liikennetalous	Liikennejärjestelmän toimivuus	Liikenneturvallisuus	Tiesön kunto	Vaikutusten merkittävyyden arviointi	Rakennettu ympäristö	Luonnonympäristö	Maisema- ja taajamakuva	Kulttuurihistorialliset arvot	Melu ja päästöt	Vaikutusten merkittävyyden arviointi	TEHOKKUUS	YMPÄRISTÖ	TASAPAINO
Hanke 1	+					+	+		***		—	—	—			+		
Hanke 2	+			*		+	+		**		—	—	—			+		
Hanke 3	+	+		***	+	+	+		***					+		+	+	

Vaikutukset

- + Hankkeen vaikutukset myönteisiä
 - Hankkeen vaikutukset kielteisiä
 ! Hankkeen suunnittelussa erityisesti huomioonotettava

Vaikutusten merkittävyyden arviointi

- *** Vaikutukset laaja-alaisia tai muuten erityisen merkittäviä maakunnan kannalta
 ** Vaikutukset paikallisesti merkittäviä
 * Vaikutukset vähäisiä

ARVIOINTIKRITEERIT

YHTEISKUNNALLISET VAIKUTUKSET

Elinkeinojen toimintaedellytykset

- kansainväliset yhteydet (TERN)
- kaupan ja teollisuuden kuljetukset (raaka-aineet ja tuotteet)
- matkailu
- kansantaloudelliset kerrannaisvaikutukset

Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

- aluerakenne: tasapainoisuus, kehitysvyöhykkeet
- taajamarakenne: tiivistäminen-hajauttaminen
- maankäyttö: nykyisen tukeminen, kehittämismahdollisuudet
- yhdyskuntatalous

Sosiaalinen ja kulttuurinen näkökulma

- asumisen viihtyisyys, työssäkäyntimahdollisuudet, palvelujen saavutettavuus
- liikenteen eri osapuolten huomioiminen
- yksityistaloudet (liikkumiskustannukset)
- imago

LIIKENTEELLISET VAIKUTUKSET

Liikennetalous

- ajokustannusten säästöt verrattuna investointi- ja ylläpitokustannuksiin

Liikennejärjestelmän toimivuus

- liikenteen nopeus, sujuvuus, toimintavarmuus

Liikenneturvallisuus

- onnettomuusriskien väheneminen

Tiestön kunto

- tien liikennöitävyyden paraneminen

YMPÄRISTÖLLISET VAIKUTUKSET

Rakennettu ympäristö

- oleva infrastruktuuri
- liikennenympäristö

Luonnonympäristö

- alkuperäinen luonto, luonnon monimuotoisuus
- suojelualueet
- pohjavesi

Maisema- ja taajamakuva

Kulttuurihistorialliset arvot

Melu ja päästöt